Das Bagdad-Bahn-Problem 1890—1903.

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Doktorwürde

der Philosophischen Fakultät

der Albert-Ludwigs-Universität

zu Freiburg i. Br.

vorgelegt

von

Bekir Sıtkı

aus

Viçe (Türkei)

Druck von Rudolf Goldschagg, Freiburg im Breisgau
1935

Referent: Prof. Dr. Gerhard Ritter
Korreferent: Prof. Dr. Philipp Funk

Tag der mündlichen Prüfung: 19. Februar 1935.

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Dem Andenken meines lieben verstorbenen Bruders.

Inhaltsverzeichnis.

Literaturverzeichnis.
Vorwort.

I.

Einleitung, Vorgeschichte der Bagdadbahn.

II.

Der diplomatische Kampf um die Erwerbung der Konzession für die Erweiterung der Anatolischen Bahnen bis 1893.

III.

Politische und wirtschaftliche Hemmungen 1894—97.

IV.

Wiederaufnahme der Verhandlungen, Erteilung der vorläufigen Bagdadbahnkonzession 1899.

V.

Steigerung der deutsch-türkischen Freundschaft, das Bagdadbahnproblem bis zur Erteilung der definitiven Bagdadbahnkonzession 1903.

VI.

Was wollten die Deutschen im nahen Orient?

Literaturverzeichnis.

Alldeutsche Blätter,	Organ des Alldeutschen Verbandes, Jge. 1894 bis 1905.
Avni, Hüsenyin	Geschichte eines Halbkolonie-Werdens, Istanbul, 1932 (türkisch).
Bagdadbahn-Projekt,	Bericht der von der Anatolischen Eisenbahngesellschaft im September 1899 ausgesandten Studienexpedition, als Manuskript gedruckt, Berlin 1900.
Bamberg, Felix	Geschichte der Orientalischen Angelegenheiten im Zeitraume des Pariser und Berliner Friedens, Berlin 1888.
Becker, Otto	Das französisch-russische Bündnis, 1925.
Derselbe	Bismarck und die Aufgaben deutscher Weltpolitik, in: Am Webstuhl der Zeit, Eine Erinnerungsgabe Hans Delbrück, dem achtzigjährigen, 1928.
Bérard, Victor	La Politique du Sultan, Paris 1897.
Brandenburg, Erich	Von Bismarck zum Weltkrieg, 2. Aufl. 1925.
British Documents on the Origins of the War, 1898—1914	Editet by G. P. Gooch and Harold Temberley, London 1926—1928, hier nur II. Band benützt. Nebst deutscher Ausgabe: Die britischen Amtlichen Dokumente über den Ursprung des Weltkrieges, herausgegeben von Hermann Lutz, Berlin 1928.
Browski, Dr. Louis	Ein Ausflug mit der Anatolischen Eisenbahn von Konstantinopel bis Biledjik und Nicaea, Konstantinopel (ohne Erscheinungsjahr).
Bülow, Fürst Bernhard v.	Denkwürdigkeiten, 4 Bde., Berlin, 1930—31.
Butterfield, Paul K.	The Diplomacy of the Bagdad Railway 1890—1914, Dissertation Göttingen 1932.
Chéradame, André	Le chemin de fer de Bagdad, documents et commentaires, Revue Hebdomadaire, 1903.
Derselbe	La Question d' Orient, Paris 1903.
Chiha, Habib K.	La provence de Bagdad, son passé, son présent, son avenir, Le Caire 1908.
Dehn, Paul	Deutschland und die Orientbahnen, 1883.
Derselbe	Deutschland und der Orient in wirtschaftlichen Beziehungen, 1884.
Dernburg, Friedr.	Auf deutscher Bahn in Kleinasien, Berlin 1892.
Deutschlands Ansprüche an das türkische Erbe,	eine Flugschrift, herausgegeben vom Alldeutschen Verband, München, 1896.
Earle, Edward Mead	Turkey, the Great Powers and the Bagdad Railway, New York, 1923.
Eckardstein, H. Frhr. v.	Lebenserinnerungen und politische Denkwürdigkeiten, 2 Bde. Leipzig 1919—1920.
Enders, F. C.	Die Tragödie Deutschlands. Im Banne des Machtgedankens bis zum Zusammenbruch, 4. Aufl. 1925.

Engelbrechten, C. A. v.	Kaiser Wilhelms Orientreise und deren Bedeutung für den deutschen Handel, Berlin, 1890.
Engelhardt, Ed.	La Turquie et le Tanzimat ou Histoire des Reformes dans l'Empire Ottomane, depuis 1826 jusqu'à nos jours, Paris 1882.
Frantz, G.	Die Meerengenfrage in der Vorkriegspolitik Rußlands, in Deutsche Rundschau, 53, 1927.
Frech, F.	Die Länder der Bagdadbahn (aus einer unvollendeten Arbeit) Privatdruck, Deutsche Bank und Diskonto-Gesellschaft, Berlin (ohne Erscheinungsjahr, jedoch aus dem Inhalt ersichtlich, daß sie nach dem Balkankrieg entstanden ist).
Dr. Archangelos, Gavriel	Die innere Seite der Verwaltung der Anatolischen Bahnen und der Bagdadbahn (türkisch) Istanbul 1327/1911.
Giesl, Baron Wladimir	Zwei Jahrzehnte im nahen Orient, herausgegeben von Ritter von Steinitz, Berlin, 1927.
Goltz, Colmar von der	Stärke und Schwäche des türkischen Reiches in: Deutsche Rundschau, Oktoberheft, 1897.
Derselbe	Die deutsche Bagdadbahn in: Velhagen und Klasings Monatshefte. 14. Jg. Heft 6, Februar 1900, S. 697 bis 704.
Derselbe	Denkwürdigkeiten: Bearbeitet und herausgegeben von Friedrich Freiherr v. d. Goltz, Oberst a. D., und Wolfgang Förster, Berlin 1929.
Grey, Edward	25 Jahre Politik, 1892—1916, München 1926.
Dr. Großmann, Joachim	Die Schiffahrt in Mesopotamien, in: Der neue Orient, Schriftensammlung der deutschen Vorderasiengesellschaft, herausgegeben von Hugo Grothe, 11. Heft, 1916.
Die große Politik	der europäischen Kabinette 1871—1914. Sammlung der diplomatischen Akten des Auswärtigen Amtes. Herausgegeben von: J. Lepsius, A. Mendelssohn-Bartholdy, Friedrich Thimme, Bd. 1—40, Berlin, 1922—1927.
Grunzel, Josef	Die wirtschaftlichen Verhältnisse Kleinasiens, Wien 1897, (Flugschrift; eine Besprechung derselben von G. K. Anton „Jena" in: Conrads Jahrbücher für Nationalökonomie..., Heft vom 21. November 1898, S. 655).
Guyer-Zeller	Der Türkenherrschaft Ende (Flugschrift) Zürich, 1897.
Hamann, O.	Der neue Kurs, Erinnerungen, 1918.
Derselbe	Der mißverstandene Bismarck, 20 Jahre deutsche Weltpolitik, 1921.
Derselbe	Deutsche Weltpolitik 1890—1912, 1925.
Hecker,	Die Eisenbahnen der asiatischen Türkei, in: Archiv für Eisenbahnwesen 1914, Hefte 3, 4, 5, 6.
Helfferich, Karl	Georg von Siemens, Ein Lebensbild aus Deutschlands großer Zeit, 3 Bde., Berlin, 1923.
Derselbe	Deutsche Türkenpolitik, Berlin, 1921.
Hennig, Richard	Die deutschen Bahnbauten in der Türkei, ihr politischer, militärischer und wirtschaftlicher Wert, in: Länder und Völker der Türkei, Heft 12, Leipzig, 1915.
Heintze, W.	Eisenbahnwesen in der Türkei, in: Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft in Hamburg, Bd. XI.
Hoffmeister, Generalleutnant z. D.	Die Bagdadbahn, Aufsatz in: Deutsche Rundschau, 35. Jg., 1909, Heft 6.

Hohenlohe - Schillingsfürst, Clodwig Fürst zu	Denkwürdigkeiten des Reichskanzlers. Herausgegeben von K. A. von Müller (Deutsche Geschichtsquellen des 19. Jahrhunderts, Bd. 28), Stuttgart, 1931.
Holborn, Hajo	Deutschland und die Türkei, 1878—1890, Berlin, 1926 (Einzelschriften zur Politik und Geschichte, herausgegeben von Dr. Hans Roeseler).
Jäckh, E.	Der aufgehende Halbmond, 1911.
Imbert, Paul	Le chemin de fer de Bagdad, in: Revue des deux mondes, Nummer vom 1. IV. 1907.
Izzet, Ahmed Pascha	Denkwürdigkeiten. Ein kritischer Beitrag zur Kriegsschuldfrage. Übersetzt und eingeleitet und herausgegeben von K. Klinghardt, Leipzig, 1927.
Jorga, N.	Geschichte des Osmanischen Reiches, Bd. V, 1913.
Kaerger, Karl	Kleinasien, ein deutsches Kolonisationsfeld, Kolonialwirtschaftliche Studien, Berlin, 1892.
Kannenberg	Kleinasiens Naturschätze, 1897.
Dr. Krauß, J.	Deutsch-türkische Handelsbeziehungen seit dem Berliner Vertrag unter besonderer Berücksichtigung der Handelswege, Jena, 1901.
Krebs, Günther	Die deutsche Bagdadbahnpolitik im Urteil der Entente-Publizistik.
Kübel	Die Eisenbahnen der Türkei und ihre militärische Bedeutung, erschienen in: Vierteljahresschrift für Truppenführung und Heereskunde, 1913, S. 323.
Lansburg, Alfred	Die Bagdadbahn, in: „Morgen", Wochenschrift für deutsche Kultur, Nr. 26, 1907.
Lepsius, Johannes	Armenien und Europa, eine Anklageschrift wider die christlichen Großmächte und ein Aufruf an das christliche Deutschland, Berlin, 1896.
Lindenberg, Paul	Auf deutschen Pfaden im Orient, Berlin, 1901.
Lindow, Erich	Freiherr Marschall von Biberstein als Botschafter in Konstantinopel, 1897—1912, Danzig, 1934.
Loehnis, H.	Beiträge zur Kenntnis der Levante, Leipzig, 1882.
Mehrmann, Karl	Der diplomatische Krieg in Vorderasien, unter besonderer Berücksichtigung der Geschichte der Bagdadbahn, 1916.
Meinecke, Friedr.	Geschichte des deutsch-englischen Bündnisproblems 1890—1901, München, 1927.
Mirbach, Freiherr v.	Die Orientreise des Kaisers und der Kaiserin nach Palästina, Berlin, 1899.
Moltke, Graf Helmut v.	Gesammelte Schriften und Denkwürdigkeiten, Bde. II und VIII, Berlin, 1892.
Morawitz, Charles	Les finances de la Turquie; deutsche Übersetzung von Georg Schweitzer: Die Türkei im Spiegel ihrer Finanzen, Berlin, 1903.
Mukhtar (Muhtar), Mahmut Pascha	La Turquie, l'Allemagne et l'Europe depuis le traité de Berlin jusqu'à la Guerre mondiale, Paris-Nancy, 1924.
Müller, Karl Hermann	Die wirtschaftliche Bedeutung der Bagdadbahn. Land und Leute der asiatischen Türkei, Hamburg, 1917.
Derselbe	Britische Eisenbahnpolitik in der asiatischen Türkei, in: Deutsche Levantezeitung, Nr. vom 16. II. 1917.

Derselbe	Die Bedeutung der Bagdadbahn, Vortrag, gehalten im Hamburger Volksheim am 13. Januar 1916, Hamburg, 1916. Verlag von C. Baysen.
Murat, Mehmet	Der nationale Kampf (Mücahedei Milliye) Istanbul, 1329/1913 (türkisch).
Oberhummer und Zimmerer	Durch Syrien und Kleinasien, Dietrich Reimer-Verlag, 1898.
Oncken, Hermann	Das Deutsche Reich und die Vorgeschichte des Weltkrieges, 1933.
Oppenheim, Max, Freiherr v.	Zur Entwicklung des Bagdadbahngebietes und insbesondere Syriens und Mesopotamiens unter Nutzanwendung amerikanischer Erfahrungen, Berlin, 1904.
„Osmanli"	Organ der Jungtürken, erschien bis 15. Juni 1900 in Genf, dann in London.
Paquet, Alfons	Die Deutschen in Kleinasien, in: Alldeutsche Blätter, 15. Jg., Nr. 49, 18. November 1905, S. 389.
Perraud	L' Allemagne et le Bagdadbahn, erschienen in: La Revue, No. 5, Mars 1909.
Preller, Hugo	Salisbury und die türkische Frage im Jahre 1895, Stuttgart, 1930.
Revue Militaire,	Oktober 1903: Ein anonymer Aufsatz.
Ritter, Gerhard	Die Legende von der verschmähten englischen Freundschaft, 1898—1901, Freiburg i. Br., 1929.
Rhode, Hans	Deutschland in Vorderasien, Berlin, 1916.
Rohrbach, Paul	Die Bagdadbahn, Mitteilungen der Deutschen Orientgesellschaft, Dezember 1915.
Derselbe	Im vorderen Asien, 1901
Rosen, F.	Aus einem diplomatischen Wanderleben, 1931.
Sachau	Am Euphrat und Tigris, 1899.
Sax, K. Ritter v.	Geschichte des Machtverfalls der Türkei, 2. Aufl. 1913.
Schaefer, C. A.	Die Entwicklung der Bagdadbahnpolitik, 1916.
Schiele, Georg	Was ist uns Anatolien? in: Die Grenzboten, Zeitschrift für Politik, Literatur und Kunst, 58. Jg., 3. Vierteljahr, 1898, S. 529, 581.
Schlagintweit, Max	Verkehrswege und Verkehrsprojekte in Vorderasien, in: Schriften der Deutsch-Asiatischen Gesellschaft, Heft 2, 1906, herausgegeben von Dr. Vosberg-Rekow.
Schmidt, Hermann	Das Eisenbahnwesen in der asiatischen Türkei. Dissertation Greifswald, 1913.
Schneider, Siegm.	Die deutsche Bagdadbahn und die projektierte Überbrückung des Bosporus in ihrer Bedeutung für Weltwirtschaft und Weltverkehr, Wien und Leipzig 1900.
Schultheß,	Europäischer Geschichtskalender, Jge. 1890—1903.
Schwertfeger, B.	Wegweiser durch die großen Aktenwerke des Auswärtigen Amtes, Berlin, 1925.
Dr. A. Sprenger,	Professor und früherer Vorsteher der mohammedanischen Hochschule in Kalkutta: Babylonien, das reichste Land in der Vorzeit und das lohnendste Kolonisationsfeld für die Gegenwart, Heidelberg, 1886.
Staatsarchiv	Bd. 58.
Südenhorst, Alois Edler von	Die Eisenbahnverbindungen Zentraleuropas mit dem Orient und deren Bedeutung für den Welthandelsverkehr, Wien, 1878.

Sydacoff, Bresnitz von — Soll die Türkei geteilt werden? Ein Mahnwort an Europa in zwölfter Stunde, Berlin, Leipzig, 1898.

Tahsin Pascha — Erinnerungen, herausgegeben von „Milliyet", Istanbul, 1931.

Zander, Kurt — Das Eisenbahnwesen der Türkei, mit besonderer Berücksichtigung der wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten der Bagdadbahn, in: Das Türkische Reich, herausgegeben von Dr. Josef Hellauer, Berlin, 1918.

Vorwort.

Die erste Anregung zu der vorliegenden Arbeit empfing ich bei der Vorlesung von Herrn Prof. Hermann Oncken, als ich im Sommer 1930 mein erstes Semester in Berlin belegte. Seitdem lag es mir am Herzen, eine umfassende Arbeit über dieses für mein Land so wichtige Thema zu schreiben, und zwar gestützt auf die neuesten, insbesondere aber auf die türkischen Quellen.

Im Laufe meines Studiums kam ich zu der Erkenntnis, daß gerade über die Bagdadbahn sehr viel geschrieben worden ist. Dabei war das neueste Material entweder gar nicht oder nur bruchstückweise herangezogen. Die türkischen Quellen waren überhaupt nicht benützt. Ich hoffte also, an Hand dieser Quellen neue Gesichtspunkte zu gewinnen.

Es war mir eine große Freude, daß Herr Prof. Dr. G. Ritter mir die Erlaubnis zur Behandlung dieses Themas als Dissertation gab. Auf ein Gesuch erhielt ich die Genehmigung zur Benützung des türkischen Archivs durch das türkische Kultusministerium im Sommer 1933. Nachdem ich das gedruckte Material in Freiburg studiert hatte, fuhr ich nach Berlin, in der Hoffnung, daß mir vielleicht der Zugang zum Archiv der Deutschen Bank ermöglicht werden konnte. Trotz allen Entgegenkommens und aller Freundlichkeit, die man mir von seiten der Deutschen Bank entgegenbrachte und für die ich stets dankbar bleiben werde, wurde mir die Einsicht in die ungedruckten Akten nicht gewährt. Man stellte mir dagegen die Bibliothek der Bank zur Verfügung, wo ich eine reiche Sammlung von bisher erschienenen Schriften über mein Problem vorfand, die ich innerhalb der mir zur Verfügung stehenden Zeit bearbeitete. Danach fuhr ich Anfang November nach Istanbul, wo ich die Fülle des bisher ganz unbekannten Materials, vornehmlich von ungedruckten Akten des ehemaligen „ottomanischen Ministeriums des Auswärtigen" zu finden hoffte. Die Enttäuschung erfolgte jedoch sogleich. Man gewährte mir zwar den Zugang zum Archiv des Finanzministeriums, aber nicht den zum Ministerium des Auswärtigen. Das erstere war für meine Arbeit nur von sekundärer Bedeutung. Obwohl ich mir im Laufe meines nahezu dreimonatigen Aufenthaltes in meiner Heimat keine Mühe ersparte, irgendwie in die Akten des Außenministeriums Einblick zu bekommen, blieben mir trotz des mir entgegengebrachten Wohlwollens alle Türen verschlossen. Indessen benützte ich die Zeit, in den türkischen Bibliotheken Material für meine Zwecke zu suchen. Es gelang mir, manches zu finden. Jedoch war das Ergebnis recht dürftig.

Ebenso schlug ein von Prof. Ritter unterstützter Versuch fehl, in die nicht veröffentlichten Akten des deutschen Auswärtigen Amtes einen Einblick zu erhalten. Das Gesuch wurde abgelehnt mit der Begründung,

daß man einem Ausländer keine Ausnahmebehandlung zuteil werden lassen könne, da selbst deutsche Doktoranden dies Recht nicht genössen. Es wurde aber mitgeteilt, daß wesentlich Neues aus den ungedruckten Akten nicht mehr zu gewinnen sei! (Zwischen 1893—97.) Nunmehr blieb mir nichts anderes übrig, als alle nur eben zugänglichen Quellen heranzuziehen und die Arbeit demgemäß aufzubauen. Es stellte sich dann erfreulicherweise im Verlaufe meiner Arbeit heraus, daß die Durchsuchung auch dieser Quellen die Gewinnung neuerer Gesichtspunkte in einem Maße ermöglichte, das eine Dissertation über das Thema rechtfertigte. Wenn sie sich nicht so entwickelte, wie sie ursprünglich gedacht war, so verdanke ich dies dem Geschick, das mich nicht gerade überall begünstigte. An mehreren Stellen der Arbeit kommen Wiederholungen vor. Auch die chronologische Reihe ließ sich nicht immer einhalten, wollte ich die ungeheure Fülle des Stoffes einigermaßen übersichtlich darstellen.

Unter der hier benützten Literatur nimmt die Siemens-Biographie von Helfferich eine besondere Stellung ein. Dieses Werk war mir von unschätzbarem Wert, da es nicht nur eine klare Übersicht über die Entwicklung des Bagdadbahnproblems gibt, sondern auch über einzelne Fragen, besonders über die finanziellen, ziemlich viel Originelles, größtenteils von Siemens' Nachlaß stammendes Material enthält. In manchen Stellen ergänzt es sogar die Quellenpublikation des Auswärtigen Amtes. Die Arbeit ist freilich trotz ihrer großen Wichtigkeit weit entfernt, als ein in jeder Hinsicht erschöpfendes Werk über das Bagdadbahnproblem angesehen zu werden, was ja Helfferich im Rahmen einer Biographie seines Schwiegervaters sich nicht zur eigentlichen Aufgabe machen konnte.

Auch die Göttinger Dissertation von Butterfield (1932) behandelt das Problem einseitig und vor allem sehr knapp; fast die ganze in der vorliegenden Arbeit dargestellte Zeit erörtert Butterfield einleitend nur in 22 Seiten.

Als die Schrift Lindows über Marschall und die Breslauer Dissertation Günther Krebs' über die „Deutsche Bagdadbahnpolitik im Urteil der Entente-Publizistik" erschienen, war meine Arbeit bereits abgeschlossen. Diese beiden Schriften nötigten mich jedoch nicht, eine Umarbeitung meiner Darstellung vorzunehmen. Es war mir eine große Freude, bei Lindow im wesentlichen die Bestätigung meiner Untersuchungen über Marschall zu finden. Einen großen Teil der von Krebs benützten publizistischen Schriften hatte ich auch herangezogen und sie im Zusammenhange meiner Probleme entsprechend verwertet.

Im Laufe der Darstellung treten trostlose Umstände, unter denen die Türkei, mein Vaterland, litt, oft genug zutage. Freilich konnte mir im Laufe meines Studiums zu dieser Arbeit die Erkenntnis nicht verborgen bleiben, daß diese Zustände neben sonstigen Ursachen durch die Unfähigkeit vieler damaliger Staatsmänner herbeigeführt worden sind. Es ist manchmal geradezu beschämend, wie das Reich heruntergewirtschaftet wurde, wie Fremde mit ihm umgingen. Es ist kein Wunder,

daß das Osmanische Reich, welches manche wohlwollende Staatsmänner mit ganz falschen Prinzipien — nämlich mit denen eines Nationalitätenstaates — zu erhalten suchten, zu Grunde ging. Mit dem Aufkommen des Nationalitätsprinzips war dieser Staat dazu verurteilt. Jedesmal, wenn mich meine Arbeit vor diese Tatsachen stellte, fand ich den einzigen Trost darin, daß ich nicht in jener Zeit leben mußte, und daß mein Vaterland nicht die damalige Türkei ist. Heute ist sie ein international als gleichberechtigt anerkannter Staat, und das türkische Volk hat bewiesen, daß es lebensberechtigt ist wie jede große Nation. Mit besonderer Bewunderung und wohlberechtigtem Stolz gedenke ich der Männer, die dem Übel durch ihre patriotische Hingabe, Kühnheit und heldenhafte Taten ein für allemal ein Ende setzten und den heutigen modernen türkischen Staat schufen, der unter der zielbewußten Führung seines genialen Führers sich fortdauernd entwickelt und in einer kurzen Zeit imstande sein wird, seine Mission unter den Völkern der Erde zu erfüllen und den Rang unter ihnen einzunehmen, der ihm gebührt. Darüber hege ich und Millionen meines Volkes keinen Zweifel.

Freiburg im Breisgau, Oktober 1934.

I.

Einleitung:

Vorgeschichte der Bagdadbahn.

Wenn es Länder und Staaten gibt, die schon wegen ihrer geographischen Lage in der Weltpolitik und Weltgeschichte eine große Rolle spielen, so ist die Türkei als ein solcher in erster Reihe zu erwähnen. Wie Deutschland in der Mitte eines Erdteiles liegt und deshalb den Schauplatz vieler Entscheidungen zwischen den Völkern bildet, so befanden sich die Länder, die das türkische Reich bis zum zwanzigsten Jahrhundert umfaßte, zwischen drei Erdteilen und waren deshalb seit jeher der Schauplatz großer Ereignisse und mächtiger Völkerbewegungen. Darius I. von Persien schlug, soweit wir wissen, die erste Brücke über den Bosporus, um seine Streitkräfte auf den europäischen Boden überzusetzen. Alexander der Große durchkreuzte diese Länder, um seine Eroberungen weiter nach dem Osten, nach Indien, auszudehnen. Wieviel mal hatten die Römer hierherkommen müssen, um ihre Herrschaft über diese Länder zu gründen und sie gegen die vom Osten her drängenden Völker zu behaupten! Von hier ausgehend durchquerte Tarik Nordafrika, um die Fahne des Islams auf die Iberische Halbinsel und noch weiter in das Innere Europas zu tragen. Friedrich Barbarossa mußte hier sein Leben lassen, ohne daß er erreicht hatte, was er wollte. Dann bildeten die dortigen Türken, nachdem ihnen neue Kräfte aus Mittelasien zugekommen waren, einen gesunden Staat, welcher nach verhältnismäßig kurzer Zeit dem Oströmischen Reiche ein Ende setzte und dann seine Eroberungszüge einerseits bis vor Wien ausbreitete, andererseits den ganzen Orient seiner Herrschaft unterwarf. Die Geschichte bietet uns ein Hin und Her der Völker verschiedensten Ursprungs im Laufe von Jahrtausenden, welche sich entweder in diesen Ländern bewegen, oder aber bei ihren Bewegungen eines oder mehrere dieser Länder berühren und den Besitz derselben erstreben, weil sie eben lebenswichtig für Politik und Handel sind. Auch in neuerer und neuester Zeit haben diese Länder dieselbe Bedeutung gehabt. In den Jahrhunderten, wo die Türkei stark war, haben fremde Völker, namentlich die Europas, durch Privilegien in diese Länder einzudringen versucht, was sie durch Erlangung von Kapitulationen erreichten. Als die Türkei aber allmählich schwächer wurde, da haben sie es verstanden, gestützt auf die ihnen vor Jahrhunderten erteilten Kapitulationen, einzelne dieser Länder, welche ihren Interessen am meisten entsprachen, in ihren Besitz zu bringen. Sobald die Schwäche eintrat, wurden die ursprünglich zu beiderseitigem Vorteil gedachten **Kapitulationen den Türken zum Verhängnis.**

Hier kann nicht untersucht werden, worin diese von Tag zu Tag sich mehrende Schwäche, welche die allmähliche Zersetzung des

Reiches als Folge nach sich zog, begründet war. Es muß jedoch darauf hingewiesen werden, daß die Ursachen des Niederganges nicht in der Entartung oder der Entnervung des türkischen Volkes, sondern darin lagen, daß 1. seine Eroberungen die natürlichen Grenzen, innerhalb deren ein Volk herrschen und die unterworfenen, in Rasse, Religion und Sprache ganz anders gearteten, zahlenmäßig weit stärkeren Elemente regieren und dieselbe dauernd, soweit es überhaupt möglich ist, zufrieden stellen kann, überschritten hatten, 2. daß die österreichisch-ungarische Monarchie im 17. Jahrhundert wieder erstarkte und Rußland seit Peter dem Großen zu einer europäischen Großmacht heranwuchs, welche dann beide gemeinsam das Ziel verfolgten, den Halbmond von Europa zu verdrängen und endlich 3., daß, während die europäischen Völker moderne Erfindungen zu ihrer Verteidigung und zum Angriff verwendeten, die Osmanen allzu sehr in ihren alten Überlieferungen verwurzelt blieben und von den neuen Kampfmitteln keinen Gebrauch machten. Nicht minder wirksam war später für die Zersetzung des Reiches das Erwachen des nationalen Bewußtseins der unterworfenen fremden Völker, die sich nacheinander für ihre Befreiung von der türkischen Herrschaft erhoben, wobei sie sich sowohl der materiellen als auch der moralischen wie diplomatischen Unterstützung der einen oder der anderen europäischen Großmacht erfreuten.

Immerhin hat sich die Lösung der orientalischen Frage, d. h. die Zurückdrängung des türkischen Elementes, welches sich nach der Eroberung und Bildung eines Reiches, das sich vom Don und Kaukasus bis zum Indischen Ozean, vom Kaspischen Meer bis zu den Toren Wiens, vom Persischen Meerbusen bis nach Gibraltar ausdehnte, an der Verteidigung desselben überall verblutete, sehr in die Länge gezogen. Das lag nicht allein an der Wehrkraft dieser im Verhältnis zu dem Umfange der Länder, welche verteidigt werden mußten, sehr dünnen Herrenschicht, sondern vielmehr an der Uneinigkeit der Mächte, welche das Erbe dieses Reiches zu übernehmen bestrebt waren.

Die Notwendigkeit einer Reorganisation und Umformung des türkischen Heeres sowie der Zivilverwaltung nach dem europäischen Muster war den Türken nach den erlittenen Gebietsverlusten im Laufe des 17. und 18. Jahrhunderts zum Bewußtsein gekommen. Die diesbezüglichen Versuche, die von der oberen Klasse unternommen wurden, mußten jedoch an dem Widerstande konservativer Elemente, der Janitscharen und Geistlichen, scheitern. Schon 1807 fiel der junge, mit Reformideen beseelte und vielversprechende Sultan Selim III. einer Revolte der Nichtreformwilligen zum Opfer. 1826 sah man sich schließlich genötigt, die völlige Vernichtung der Janitscharen herbeizuführen, um überhaupt eine Umgestaltung des Heeres versuchsweise vornehmen zu können. Gegen Ende der 30er Jahre des 19. Jahrhunderts standen in der Türkei zwei Regierungssysteme einander gegenüber: 1. das extreme konservative System, das in Izzet Pascha seine Verkörperung fand und 2. das von Reschid Pascha repräsentierte System, welches die Modernisierung des Reiches nach europäischem

Muster durchsetzen wollte[1]). Der Sieg der letzteren Partei durch die Berufung Reschid Paschas an die Macht und deren Versuche, das ganze Land zu modernisieren, blieben ebenso erfolglos. Selbst der glückliche Ausgang des Krimkrieges und der diesem folgende Pariser Friede, welcher die Integrität des ottomanischen Reiches und dessen Aufnahme in das europäische Staatenkonzert bestätigte, brachte keinen neuen Umschwung und innere Kräftigung des Reiches. Der einmal begonnene Verfall ging trotz aller Anstrengungen mancher wirklich begabter Staatsmänner unaufhaltsam vorwärts. Mit der Thronbesteigung Abdulhamids II. 1876 schien eine neue, bessere Aera angebrochen zu sein. Von diesem jungen Herrscher mit seinen außerordentlich lebhaften, auffallend großen Augen, hatten sich die Reformfreunde viel versprochen. Die Proklamierung der Konstitution war die Bedingung gewesen, daß er überhaupt an die Macht gelangte. Bald mußten aber große Enttäuschungen folgen: Selbst Midhat Pascha, der die Verfassung für die nun konstitutionelle türkische Monarchie ausgearbeitet hatte, wurde in die Verbannung geschickt, das Parlament geschlossen, mit der Begründung, daß das Volk noch nicht fähig sei, sich selbst zu regieren. Ebenso trat in den außenpolitischen Beziehungen eine Verschlechterung ein. Die durch den Pariser Frieden von 1856 gedemütigten Russen benützten die Gelegenheit des deutsch-französischen Krieges 1870/71, um einige Ketten des Pariser Friedens zu brechen. Sie erhielten nämlich durch den Londoner Pontus-Vertrag das Recht der Flottenunterhaltung im Schwarzen Meer, das ihnen seit 1856 untersagt war. Trotz aller ihrer Versprechungen und Versicherungen, daß sie damit keineswegs die Aufrollung der orientalischen Frage bezweckten, bildete dieses zurückerworbene Recht den Anfang für die Wiederaufnahme der traditionellen Zersetzungsarbeit des Osmanischen Reiches[2]). Wie die Enthüllungen Halil Beys (später Halil Pascha und Außenminister), dem es gelang, in den Besitz einiger russischer geheimer Akten zu kommen, deutlich zeigen[3]), setzte Rußland mit einer ungewöhnlich regen, geheimen Wühlarbeit ein, um die Auflösung des türkischen Reiches zu beschleunigen. Die Folge davon war, daß es 1877 zu einem Krieg zwischen der Türkei und Rußland kam und bald darauf die Katastrophe hereinbrach. Abgesehen von den großen Gebietsverlusten, sank das Ansehen des Staates durch diese Niederlage tief. Einzelne Taten und Erfolge während dieses Krieges, die zwar auf das Ende keine Wirkung ausüben konnten, hatten aber gezeigt, daß das türkische Volk, welches eben einer Übermacht unterliegen mußte, keineswegs ein aussterbendes Volk war, sondern durch ernstlich durchgeführte Reformen zu einer Genesung gebracht werden konnte[4]). Man nahm nach dem Berliner Kongreß 1879 einen großartigen Reorganisationsplan auf. Um die Staats-

[1]) Vgl. Moltke, gesammelte Schriften Bd. II, S. 309ff.

[2]) Vgl. Felix Bamberg, Geschichte der Orientalischen Angelegenheiten im Zeitraume des Pariser und des Berliner Friedens, Berlin 1888, S. 429.

[3]) Vgl. ebenda, S. 429ff.

[4]) Vgl. Goltz, Denkwürdigkeiten S. 106.

schulden an das Ausland pünktlich zu zahlen und dadurch das Vertrauen Europas zu den türkischen Finanzen wiederzugewinnen, schuf man durch das Muharremdekret im Jahre 1882 die „Administration de la Dette Publique Ottomane", ein Finanzinstitut neben dem türkischen Finanzministerium, welches zwar unter dem türkischen Recht stand, dessen Verwaltungsrat aber aus 7 Vertretern von ausländischen Gläubigern bestand und die Aufgabe hatte, gewisse Einnahmen des Staates zur Tilgung der Staatsschulden einzuziehen und sie zu verwalten [5]). Nicht nur für die Finanzen, sondern auch für die Reorganisation anderer Teile der Staatsverwaltung und des Heeres wurden Sachverständige europäischer Nationen herangezogen. Es waren preußische Offiziere, die das türkische Heer nach deutschem Muster ausbilden sollten [6]). Trotz alledem machte Abdulhamid den Eindruck, daß er überhaupt keine ernste Absicht zu reformieren hatte [7]) und er dies alles nur dazu machte, um Europa zu täuschen [8]). Die Erfolge der Reformatoren waren daher entweder ganz minimal oder gleich Null.

Eine dauernde Besserung, eine völlige Gesundung des Staates war durch diese Reformversuche unmöglich. Denn sie waren unter dem bestehenden Regime überhaupt undurchführbar [9]). Außerdem gingen sie von einem falschen Standpunkt aus, nämlich von dem des Osmanentums. Es wurde nicht die Rettung des türkischen Volkes als Nation, sondern vielmehr die Verbrüderung und Verschmelzung verschiedener Nationen als Osmanentum erstrebt. Diese Reformen ruhten also von vornherein auf einer falschen Grundlage [10]). In einem Zeitalter, wo jedes Volk ein selbständiges Nationaldasein führen wollte — wie auch heute noch —, konnten diese Ideen des Osmanentums am wenigsten realisiert werden. Die Entwicklung der Dinge und die schließliche Lösung der Frage nach dem Weltkriege hat das bewiesen.

Aus diesen allgemeinsten politischen Voraussetzungen müssen wir die Entwicklung des Bagdadbahngedankens betrachten. Die Geschichte der Bagdadbahn ist mit der politischen Geschichte der Türkei so eng verknüpft und für das Schicksal des Staates so wichtig, daß sie sich von dessen allgemeiner Geschichte nicht trennen läßt.

Der Gedanke eines Kontinentalweges vom Mittelmeer zum Persischen Golf, d. h. des kürzesten Weges von Europa nach Indien, ist sehr alt; dessen Vorbereitung beginnt mit der Gründung der „Ostindischen Compagnie 1600", welcher dabei die Mitarbeit der 1581 in England gegründeten Englisch-Türkischen Levantinischen Handelskompagnie (Eng-

---

[5]) Vgl. Morawitz-Schweitzer, Die Türkei im Spiegel ihrer Finanzen, S. 245f.; Mehment Murad, „Der nationale Kampf", S. 221ff.

[6]) Vgl. Goltz, a. a. O. S. 106ff.

[7]) Vgl. ebenda, S. 134.

[8]) Vgl. Giesl, Zwei Jahrzehnte im nahen Orient, S. 51.

[9]) Vgl. Goltz, Denkwürdigkeiten S. 121: „So lange Abdulhamid und die heute herrschenden Klassen am Ruder bleiben, ist an eine Rettung der Türken nicht zu denken — —".

[10]) Vgl. Ismet Pascha in „Uelkü", Zeitschrift d. „Halkevleri", Bd. 3 Nr. 14, April 1934, S. 81ff.

lish-Turkish Levantine Commercial Compagnie) zugutekam [11]). Als der Engländer John Sullivan 1782 von seiner Reise durch Kleinasien und Mesopotamien nach Indien zurückkehrte, befürwortete er in England einen Überlandweg nach Indien. Das „Indian Board of Control" schlug 1829 bei der englischen Regierung die Herstellung eines schnelleren Weges nach Indien über Syrien und Mesopotamien vor. Der englische Oberst Francis Chesney trat, nachdem er Syrien, Mesopotamien und Kleinasien 1830—1832 bereist hatte, für einen Kontinentalweg über Syrien und Mesopotamien nach Indien und für eine Dampfschiffahrtslinie auf dem Euphrat ein. Chesney unternahm eine zweite Expedition 1835 bis 1837 zur Prüfung der Möglichkeiten für seine Ideen, wobei er von der englischen und indischen Regierung finanziell unterstützt wurde. Das Ergebnis war, daß er die Errichtung einer Schiffahrtslinie auf dem Euphrat und die Verbindung derselben mit dem Mittelmeer durch eine Eisenbahnlinie über Aleppo vorschlug. 1850 kam Chesney noch einmal auf seine Idee zurück und plante eine Euphrattalbahn, deren Ende Kueit sein sollte.

Es sind immer die Engländer, die sich mit diesen Gedanken beschäftigen. Als die Franzosen den Suezkanal zu bauen begannen, wurde die englische Sorge um so größer und die Idee des Überlandweges nach Indien um so nachdrücklicher aufgenommen. Es erfolgte eine neue Forschungsreise Chesneys, der dann eine Bahnkonzession von der türkischen Regierung erlangte (1856). Der Gegner des Suezkanals, Robert Stephenson, plante die folgende Konkurrenzbahn zu dem französischen Suezkanal: Skutari—Izmit—Sivri Hisar—Aksaray—Euphrattal—Bagdad—Basra—Persien—Beludschistan—Kalkutta. Dieser Plan kam jedoch infolge der gegenseitigen Eifersucht Englands und Frankreichs nicht zur Durchführung. Eine zweite von Chesney 1862 erlangte Bahnkonzession blieb auch ohne praktische Bedeutung, da die Garantieleistung der englischen Regierung für diese Bahn abgelehnt wurde.

Während die Engländer einen eigenen Weg nach Indien durch türkische Länder herzustellen bestrebt waren, verkannten die Türken selbst nicht die Bedeutung der Schienenwege für die politische und wirtschaftliche Entwicklung ihres Reiches. Für die Türkei war eine schnellere Verbindung der Hauptstadt mit den entferntesten Provinzen vielleicht wichtiger als für irgendeinen anderen Staat, weil die riesigen Entfernungen die Machtstellung der Regierung in jenen Provinzen schwächten und die Zusammengehörigkeit des Reiches lockerten. Um diesen Zweck zu erfüllen, wurde im Jahre 1865 ein Ministerium für öffentliche Arbeiten errichtet. Der erste Minister war Ethem Pascha, der weitgehende Pläne für Verkehrswege in der Türkei entwarf [12]). Es wurde Anfang der siebziger Jahre ein großartiges Bahnsystem im ganzen Reiche geplant, und zu dessen Ausführung berief die türkische Regierung Wilhelm Pressel,

[11]) Vgl. Schaefer, Die Entwicklung der Bagdadbahnpolitik, S. 7. Dieses Buch gibt eine sehr klare Übersicht über die ältere Entwicklung der Bagdadbahnidee.

[12]) Vgl. Hecker, Das Eisenbahnwesen der asiatischen Türkei in: Archiv für Eisenbahnwesen, 1914, S. 780.

den von den durch Baron Hirsch gebauten Orientbahnen bekannten österreichischen Ingenieur, im Februar 1872 nach Konstantinopel [13]). Ein kaiserliches Irade von 1871 ordnete den Bau von Eisenbahnen in der asiatischen Türkei an; vor allem sollte die Hauptstadt mit Bagdad verbunden werden. Midhat Pascha, welcher als Vali von Bagdad 1868 bis 1871 mehrere technische Projekte von europäischen Ingenieuren ausarbeiten ließ und manche davon durchführte — darunter die erste Straßenbahn der Türkei Bagdad—Kasimen —, zeigte während seines Großvesirats ein reges Interesse für die Bagdadbahn; er ließ sogar eine Trace von Tripolis über Homs und Deir am Euphrat entlang nach Bagdad durch eine Studienkommission erforschen. Seine Bahnpläne wurden aber von der türkischen Regierung abgelehnt, welche die Presselschen vorzog [14]). 1872 wurde der Bau der als Anfang der Bagdadbahn gedachten ersten Strecke von Haydar Pascha nach Izmid unter eigener Regie begonnen [15]). Diese Linie sollte jedoch noch lange, bis 1888, ihrer Fortsetzung harren.

Im Mittelpunkt eines umfassenden Berichtes, welchen der Arbeitsminister Hasan Fehni Pascha am 6. Juni 1880 an den Großvesir erstattete, steht die Bagdadbahn, die die Fortsetzung der ebengenannten Haydar Pascha—Izmit-Linie bilden sollte [16]). Diesmal wurde türkischerseits richtig erkannt, daß die Staatskasse zur Finanzierung eines solch großen Unternehmens nicht die Mittel besaß und deshalb europäisches Kapital herangezogen werden mußte.

Die europäische Finanzwelt, die sich nach dem Frieden von Paris 1856 für Unternehmungen in der Türkei zum ersten Male zu interessieren begonnen hatte, hatte sich im Laufe der Zeit angesichts der immer schlechter werdenden Lage der türkischen Finanzen, die zu dem Staatsbankerott von 1875 führte, zurückgezogen. Jetzt nach der Reorganisation des Finanzwesens, nach der Bildung der „Administration de la Dette Publique Ottomane", die durch pünktliche Zahlung der Staatsschulden das Vertrauen Europas wiedergewann, begann sich das europäische Kapital von neuem für türkische Unternehmungen zu interessieren. So tauchten Anfang der achtziger Jahre mehrere Eisenbahnprojekte auf, unter denen das von Cazalet und Tancred großes Aufsehen erregte. Er bewarb sich am 24. März 1883 bei der türkischen Regierung um die Konzession einer Bahn von Tripolis über Homs—Aleppo—Euphrattal—Bagdad nach Basra. Auf beiden Seiten der Bahn wollte er russische Juden ansiedeln. Dieses bei den Türken Mißtrauen erweckende Projekt wurde durch den baldigen Tod Cazalets erledigt [17]).

Bald traten zwei französische Gruppen als Wettbewerber um die Bagdadbahn neben den Engländern auf:

---

[13]) Vgl. Hecker, S. 782f. Über Pressel siehe: Leipziger Illustrierte Zeitung Nr. 3068, vom 17. 4. 1902. Eine Denkschrift von Pressel über die Anatolischen Eisenbahnen siehe: Helfferich, III, S. 28f.

[14]) Hecker, S. 781ff.

[15]) Vgl. Helfferich, G. v. Siemens, S. 22, Morawitz-Schweitzer, S. 434.

[16]) Vgl. Loehnis Beiträge zur Kenntnis der Levante, Hecker, S. 788.

[17]) Siehe Helfferich, G. v. Siemens, III, S. 25f., Hecker S. 788.

1. Die im Jahre 1863 von einer englisch-französischen Bankgruppe gegründete Ottomanbank, welche sich in den folgenden Jahren in der Türkei eine Monopolstellung erobert hatte und auf den türkischen Staat den entscheidenden Einfluß ausübte, und 2. eine von Herrn Collas vertretene französische Finanzgruppe. Darauf ein lebhafteres Interesse der Engländer, welche fürchteten, daß der Überlandweg in französische Hände fiele. Sir Vincent Caillard, der Vertreter der englischen Bandholders im Verwaltungsrat der „Dette Publique", gewährte seinen Landsleuten die nötige Unterstützung in der türkischen Hauptstadt [18]).

Diese verschiedenen Bagdadbahnprojekte berücksichtigen nicht die wirtschaftlichen und politischen Interessen des Landes, sondern die Interessen der Bewerber selbst. Das entsprach aber nicht dem Zwecke, den die Türken durch den Bau der Bahn zu erreichen hofften, nämlich wirtschaftliche und politische Konsolidierung des Reiches. Angesichts dieser Konzessionsbewerbungen sah sich die türkische Regierung gezwungen, kategorisch zu erklären, daß sie niemals eine Bahnkonzession erteilen werde, deren Ausgangspunkt nicht die Hauptstadt, sondern das Mittelmeer sein würde [19]).

In dieser Sachlage erstattete der deutsche Botschafter in Konstantinopel, Herr von Radowitz, 1888 dem Reichskanzler einen Bericht, in dem er den englisch-französischen Kampf um kleinasiatische Bahnen schilderte. Bismarck machte zu diesem Bericht die Randbemerkung: „In den Sachen wird unsere Aufgabe sein, die Rivalität zwischen Frankreich und England ihren Weg gehen zu lassen, gerade wie in Ägypten. Englands antifranzösische Interessen sind uns nützlich" [20]). Das Auftreten deutscher wirtschaftlicher Unternehmer auf dem Konkurrenzfelde des türkischen Verkehrswesens geschieht erst 1888, und zwar durch die Initiative des Sultans selbst. Die beste Lösung der Eisenbahnfrage in seinem Reiche schien ihm durch das deutsche Kapital gegeben zu sein. Daß Engländer und Franzosen in ihren Konzessionsgesuchen politische Zwecke verfolgten, war ihm ganz klar. Dagegen war Deutschland am wenigsten an seinem Lande politisch interessiert. Durch Vermittlung von Pressel suchte Abdulhamid II. das deutsche Kapital daran zu interessieren. Georg Siemens, an den sich Pressel zu diesem Zweck wandte, lehnte anfangs derartige Vorschläge ab mit der Begründung, daß sie außerhalb der Interessensphäre der Deutschen Bank lägen. Auch andere deutsche Unternehmer zeigten keine richtige Lust, sich selbständig in der Türkei zu betätigen [21]).

Die Stellungnahme des deutschen Kapitals den orientalischen Geschäften gegenüber in dieser Zeit entsprach der deutschen Orientpolitik. Für Bismarck war die Türkei nur „eine Nebenfigur in seinem diplomatischen Schachspiel". Sie konnte unter Umständen für Deutschland nützlich sein, nämlich gegen den russischen Chauvinismus; daher seine Zustimmung zur Entsendung einer deutschen Militärmission für die Aus-

[18]) Helfferich III, S. 26f.
[19]) Hecker, S. 788f.
[20]) Vgl. Helfferich, G. v. Siemens, III, S. 27f. H. Holborn, S. 83ff.
[21]) Vgl Helfferich, G. v. Siemens, Bd. III, S. 28ff.

bildung und Reorganisation der türkischen Wehrmacht 1882[22]). Deutschland dürfte aber keineswegs für die Türkei eintreten und dadurch Reibungsflächen mit den anderen europäischen Mächten schaffen. So hat Bismarck auch oft und deutlich genug abgelehnt, die deutsche Diplomatie für eine Unterstützung der deutschen wirtschaftlichen Unternehmungen im Orient zu engagieren. „Das Risiko des Unternehmens falle auf die Unternehmer, aber nicht auf das Reich." Die passive Haltung den orientalischen Angelegenheiten gegenüber liegt im Prinzip der Bismarckschen Politik[23]).

Das Drängen des Sultans, den Bau der Eisenbahnen einer deutschen Gruppe zu übertragen, wurde aber durch diese Zurückhaltung der deutschen Finanzkreise nicht abgeschreckt. Schließlich gelang es den Türken, Herrn Kaulla, den Direktor der Württembergischen Vereinsbank in Stuttgart, der die türkischen Verhältnisse aus Anlaß der Waffenlieferung für das türkische Heer persönlich kannte, für die Eisenbahnprojekte zu gewinnen. Er setzte sich mit Siemens in Verbindung[24]). Zuletzt wurde auch Siemens soweit gebracht, daß er am 15. August 1888 ein Schreiben an das Auswärtige Amt richtete, durch das er anfragte, ob gegen eine Konzessionsbewerbung für die anatolischen Eisenbahnen bei der türkischen Regierung durch die Deutsche Bank irgendwelche politischen Bedenken bestünden und „ob eventuell die kaiserliche Botschaft zu Konstantinopel angewiesen werden könnte, Herrn Kaulla bei seinen Verhandlungen nach Tunlichkeit zu unterstützen". Die Antwort des Auswärtigen Amtes erfolgte am 2. September 1888: Es bestünden keinerlei „politische Bedenken gegen die Bewerbung um eine Konzession für kleinasiatische Eisenbahnbauten". Der Botschafter in Konstantinopel wäre „bereits ermächtigt, deutsche Bewerber um solche Konzessionen, und namentlich auch den mir bezeichneten Vertreter der Deutschen Bank in Konstantinopel in ihren desfallsigen Bemühungen zu unterstützen." Es wurde jedoch ausdrücklich gesagt, daß die Unterstützung nur bei der Erlangung der Konzession gewährt werden könne und nicht später für die Ausführung und den Betrieb der Bahnen, was auch das Direktorium der Deutschen Bank nicht verlangt hatte. Es wurde ferner darauf hingewiesen, daß „deutsche Unternehmer durch Kapitalanlagen in anatolischen Eisenbahnbauten ein Risiko „eingingen", welches zunächst in den Schwierigkeiten der Rechtsverfolgung im Orient liege, aber durch kriegerische und andere Verwicklungen noch gesteigert werden könne.

Die darin für deutsches Kapital liegenden Gefahren werden ausschließlich den Unternehmern zur Last fallen und werden die letzteren nicht darauf rechnen dürfen, daß das Deutsche Reich sie gegen die mit

---

[22]) Vgl. hierfür Fürst Chlodwig Hohenlohe, Denkwürdigkeiten, Bd. II, S. 301f.

[23]) Vgl. über Bismarcks Türkenpolitik ausführlich bei H. Holborn, Deutschland und die Türkei 1878—1890, S. 89ff.; ferner Helfferich, III, S. 16ff. Ders. „Deutsche Türkenpolitik", S. 4ff.

[24]) Siehe die Korrespondenz Siemens mit Kaulla und mit anderen Finanzmännern, die Siemens für die Übernahme des Eisenbahnbaues ersuchten in: Helfferich, G. v. Siemens, Bd. III, S. 28ff.

gewagten Unternehmungen im Auslande verbundenen Wechselfälle sicherstellen werde“ [25]).

Dieses Schreiben ist von Bismarck selbst unterschrieben worden [26]). Wir sehen darin, daß das Auswärtige Amt nichts dagegen hat, wenn deutsche Unternehmer im Auslande in Wettbewerb mit anderen Nationen treten; er gewährt ihnen sogar seine Unterstützung in beschränktem Maße, aber will keineswegs die Verantwortung für spätere Verwicklungen übernehmen. Dieser Standpunkt ist, wie wir später sehen werden, im Auswärtigen Amte immer wieder betont worden, auch nach Bismarcks Abgang. Trotz dieser ursprünglichen Absicht, sich nicht durch wirtschaftliche Unternehmungen im Orient binden zu lassen, ist die deutsche Diplomatie eben durch diese wirtschaftlichen Unternehmungen mit anderen Mächten in Konflikt gebracht worden. Die Untersuchung dieser Frage bildet einen besonders wichtigen Gegenstand dieser Arbeit.

Nach dieser bejahenden Antwort des Auswärtigen Amtes treten nun die Deutschen zum erstenmal als selbständige Unternehmer in der Türkei auf. Um den übermächtigen französischen Einfluß auf die türkischen Unternehmungen zu bekämpfen [27]), kam ein Einverständnis zwischen dem englischen, deutschen und italienischen Kapital zustande. Die Führung behielt jedoch die deutsche Gruppe, da dies der ausdrückliche Wunsch des Sultans war [28]). Man kam bei den Verhandlungen mit der türkischen Regierung rasch vorwärts. Am 24. September erfolgte das Kaiserliche Irade, welches die Konzession der Bahn von Haydar Pascha nach Ankara an Herrn Kaulla gewährte. Gleich darnach, am 4. Oktober, konnte der Konzessionsvertrag zwischen der türkischen Regierung und Herrn Kaulla unterzeichnet werden, welcher die schon bestehende 92 km lange Linie Haydar Pascha Izmit und die Konzession zu deren Verlängerung bis Ankara der Gruppe der Deutschen Bank übertrug. Die türkische Regierung verpflichtete sich zu einer Einnahmegarantie von jährlich 15 000 Franken pro Kilometer. Am 4. März 1899 wurde „Société du chemin de fer Ottoman d' Anatolie“, Die Anatolische Eisenbahngesellschaft, gegründet [29]). Und so begann der Bau einer Bahn in Richtung nach Bagdad, die schon 1872 begonnen worden war [30]).

[25]) Helfferich, III, S. 33ff.
[26]) Ebenda, S. 35.
[27]) Vgl. H. Holborn, Anhang S. 113, die Aktenstücke 2—4.
[28]) Helfferich, III, S. 35ff.
[29]) Ebenda, S. 44.
[30]) Ebenda, S. 38ff.

II.

Der diplomatische Kampf um die Erwerbung der Konzession für die Erweiterung der Anatolischen Bahnen bis 1893.

Eskischehir—Konya, Ankara—Kayseri.

An einem heißen Sommertag, dem 2. Juli des Jahres 1890, wurde in Anwesenheit einer großen, aus Repräsentanten der kaiserlich Ottomanischen Regierung, der Anatolischen Eisenbahngesellschaft und aus Eingeladenen bestehenden Menschenmenge die erste Teilstrecke (Izmit—Adapazari) der Bahn, die die Reichshauptstadt mit Bagdad und dann später die Nordsee mit dem Persischen Golf verbinden sollte, inauguriert. Wie wir oben gesehen haben, hatten die Türken selbst den Anfang zu diesem Werke mit eigenen Mitteln schon im Jahre 1873 gemacht. Durch unglückliche Umstände und Ereignisse hatte sich die Inangriffnahme des Weiterbaues bis 1888 hinausgeschoben [1]). Nun mußte diese sowohl in wirtschaftlicher als auch in strategischer Hinsicht lebenswichtige Verbindung innerhalb des Reiches endlich hergestellt werden. Es waren dieses Mal Deutsche, die diese große Aufgabe übernommen hatten. Ihre erste und musterhaft ausgeführte Arbeit lag jetzt vor Augen und sie waren mit Recht stolz darauf. Der türkische Bautenminister Raif Pascha, der im Namen des Sultans an der Inaugurationsfeier teilnahm, hielt bei dieser Gelegenheit eine Rede, in der er u. a. den großen Hoffnungen seiner Regierung Ausdruck gab: „Nous espérons que la Compagnie, répondant au désir de Sa Majesté, perviendra à prolonger la voie jusqu' à Bagdad."

Der deutsche Botschafter in Konstantinopel, v. Radowitz, berichtete diesen Vorgang an den Reichskanzler Caprivi am 4. Juli 1890: „Darnach wird wohl mit der deutschen Gesellschaft bald wegen der weiteren Übernahme des Baues für den großen geplanten Schienenweg bis zum Euphrat und Tigris hier in Verbindung getreten werden" [2]). An dieser Stelle des Berichtes machte Kaiser Wilhelm II. die Randbemerkung: „Gut." Dieses Wort des Kaisers ist ein deutlicher Ausdruck der leitenden amtlichen Stelle dafür, daß die Diplomatie des „neuen Kurses" die bisherige Zurückhaltung auch in den orientalischen Angelegenheiten

[1]) Über die Erteilung der ersten Konzession für Eisenbahnbau in der Türkei besonders K. Helfferich, G. v. Siemens, III, S. 35ff. und auch Große Politik, Bd. XIV, 2, S. 441, Fußnote.

[2]) Gr. Pol., Bd. XIV. 2, S. 441.

aufgab. Im Gegensatz zu der Bismarckschen Zeit erklärte sie sich bereit, nötigenfalls die deutschen wirtschaftlichen Unternehmungen im Orient mit allen ihr zur Verfügung stehenden Mitteln zu unterstützen. In einer Zeit, wo der Übergang von der kontinentalen Machtpolitik zu der Weltpolitik sich vollzog, bildeten sich in der Phantasie des jungen Kaisers großartige Pläne, die noch unberührten türkischen Gebiete der deutschen Wirtschaft zu erschließen. Er persönlich zeigte reges Interesse daran, daß die deutsche Gruppe die Konzession, welche die Erweiterung des anatolischen Bahnnetzes ermöglichen würde, erlange. Es bewarben sich um diese Konzession Angehörige verschiedener Nationen. Obwohl die Angelegenheit eine wirtschaftliche war, nahm sie im Laufe der Zeit einen politischen Charakter an. Es entstand in Konstantinopel ein heftiger Kampf einerseits zwischen den Finanzgruppen untereinander, die sich um dieselbe Konzession bewarben, andererseits zwischen diesen und der türkischen Regierung. Jede von diesen Finanzgruppen wurde von der heimatlichen diplomatischen Vertretung in der türkischen Hauptstadt unterstützt. Es wurde dabei kein Mittel gescheut; manche haben sogar Drohungen wie eine Flottendemonstration in den türkischen Gewässern als Druckmittel zur Durchsetzung ihrer Forderungen auf den Sultan angewandt. Es war sowohl für den Sultan als auch für die deutsche Gruppe, die schließlich als Sieger aus diesem Kampf hervorging, nicht leicht, sich durchzusetzen. Daraus entstanden Schwierigkeiten, die Ereignisse zur Folge hatten, welche weit über die Bedeutung einer wirtschaftlichen Frage hinausgehend zu einer politischen Frage von welthistorischer Bedeutung wurden. Verfolgen wir im einzelnen, wie dieses Ringen vor sich gegangen ist:

Der Gedanke einer Eisenbahn, die, von Konstantinopel ausgehend, die asiatischen Provinzen mit der Hauptstadt verbinden würde, beschäftigte Sultan Abdulhamid II. seit langem. Er hatte die Wichtigkeit und Notwendigkeit einer solchen Strecke längst erkannt. Der unaufhaltsame Fortschritt der europäischen Technik war ihm nicht unbekannt geblieben. Wollte man noch den Rest des Reiches nach vielen sehr harten Schicksalschlägen zusammenhalten, so mußte man eine intensive Umformung in allen Gebieten der Staatsmaschinerie durchführen. Es herrschte noch immer der Glaube, daß „Reformen" den Bestand des osmanischen Staatskörpers, der aus mehreren Völkern bestand, retten könnten. Die Verwirklichung des Bagdadbahngedankens wurde, wie aus den Berichten der Botschafter hervorgeht, zur Lieblingsidee des Sultans. Es ist aber nicht ganz klar, welches Motiv dabei für ihn ausschlaggebend gewesen ist, ob der Aufstieg des Staates oder die Befestigung seines absolutistischen Regimes. Diese lassen sich zwar schwer voneinander unterscheiden; bei einem Abdulhamid aber, der aus Angst die bei seinem Regierungsantritt beträchtlich starke türkische Flotte, weil sie seinen Vorgänger Sultan Abdulaziz abgesetzt hatte, entwaffnete und am Goldenen Horn verfaulen ließ, der die Wirkung der deutschen Militärinstruktoren auf die türkische Armee mit unglaublichen Vorwänden verhinderte, weil er aufgeklärte Offiziere für gefährlich hielt, bei einem Herrscher, der aus einer wahnsinnigen Furcht vor einem gewaltsamen Ende seiner Herrschaft ein

großes Spionenheer unterhielt[3]), der die Begriffe „Volk" und „Vaterland" verbot[4]), möchte man wohl eher annehmen, daß das zweite Motiv das leitende in seinem Entschluß war. Mit einer schnelleren Verbindung würde er am besten seinen Einfluß im Lande fühlen lassen können. Möglich ist auch, daß sein Entschluß beschleunigt wurde durch den Wunsch, den Ränken und dem Drängen der Finanzleute und der Diplomaten durch die Konzessionierung der vielumworbenen Linie ein Ende zu machen und darnach Ruhe zu haben. Wie dem auch sei, man baute die Linie, und dies war die Hauptsache für die daran interessierten Nationen. Jede war bestrebt, diese für den Welthandel so wichtige neue Linie unter ihren Einfluß zu bringen. Es tauchten allerlei Projekte für Eisenbahnbauten in der asiatischen Türkei auf und die türkische Regierung wurde von Konzessionsgesuchen bestürmt. Zwei von diesen Projekten sind wegen ihrer Wichtigkeit und Nachwirkung hier zu erwähnen:

1. Eine englisch-italienische Gruppe suchte im Jahre 1891 die Erwerbung einer Konzession für den Bau einer Eisenbahn, die vom Marmarameer ausgehend durch Anatolien nach dem Hochland von Erzurum gehen sollte.

2. Eine belgisch-französische Gruppe, versehen mit einem Empfehlungsbrief des Königs der Belgier an Abdulhamid II., wollte im Frühjahr 1891 die Konzessionierung einer Strecke von Samsun am Schwarzen Meer nach dem Golf von Alexandrette erlangen[5]).

Dieser letztere Plan beunruhigte den Sultan besonders, weil eine solche Verbindung des Schwarzen Meeres durch das Innere Kleinasiens hindurch mit dem Mittelmeer die russische Gefahr noch steigern mußte. Er versuchte sogar aus demselben Beweggrund einen Meinungsaustausch zwischen London und Berlin[6]). Dieser Meinungsaustausch hat für die damalige Mächtegruppierung eine gewisse Bedeutung gehabt.

Lord Salisbury hielt dieses Projekt politisch für unbedenklich „unter der selbstverständlichen Voraussetzung", daß die Türkei die englische Hilfe in Anspruch nehmen müsse, wenn die Russen die Nordküste Kleinasiens angreifen sollten. Dann würde England seine Flotte im Schwarzen Meer erscheinen lassen und die Russen an einer Landung hindern. Der englische Staatsleiter wollte noch wissen, was die deutsche Diplomatie darüber meine und ob sie die Konzessionierung dieser Strecke für ratsam halte[7]). Der Reichskanzler Caprivi, der ein solches Vorgehen Rußlands für unwahrscheinlich hielt, war jedoch der Meinung, daß diese Bahn politisch dann ganz unbedenklich sei, wenn die englische Mittelmeerflotte „nach Stärke und Dislokation" imstande sei, gleichzeitig Italien gegen einen französischen und die Türkei gegen

---

[3]) Vgl. Gr. Pol. Bd. IX, S. 203.

[4]) Vgl. z. B. v. d. Goltz, Stärke und Schwäche der Türkei in: Deutsche Rundschau, Bd. 93, 1897, S. 96.

[5]) K. Helfferich, G. v. Siemens, III, S. 58.

[6]) Gr. Pol. Bd. IX, S. 56ff. Auch bei K. Helfferich, Georg v. Siemens, Bd. III, S. 58 u. 59.

[7]) Vgl. Hatzfeldt an Caprivi, 2. März 1891, Gr. Pol., Bd. IX, S. 56, 57.

einen russischen Angriff zu schützen [8]). Darauf erwiderte Lord Salisbury, daß die englische Mittelmeerflotte stark genug sei, in der richtigen Zeit an Ort und Stelle zu erscheinen und unter Umständen durch Heranziehung anderer Kriegsschiffe beiden Aufgaben gerecht zu werden [9]).

Auf diese Projekte legte jedoch der Sultan keinen Wert, da er nur die Erweiterung der bisher hergestellten Bahn über Ankara—Sivas ... nach Bagdad wünschte.

Diesen eben erwähnten Projekten gegenüber hielt sich die deutsche Finanzgruppe vollkommen passiv und wartete die amtliche Aufforderung von der türkischen Seite ab. Bald darauf erfolgte sie, wie der Botschafter v. Radowitz vorausgesagt hatte, und zwar durch persönliches Eingreifen des Sultans. Daß der Sultan darüber mit anderen Gesellschaften vorher ernsthaft verhandelt hat, scheint unwahrscheinlich: Der deutsche Botschafter in Konstantinopel will zwar aus „sicherster Quelle" festgestellt haben, daß jener mit der französischen Botschaft Verhandlungen angeknüpft habe. Der geschäftstüchtige französische Militärattaché, Kapitän Berger, der mit Hilfe seiner Freunde im „Yildiz", der Residenz des Sultans, alle möglichen Projekte [10]) betrieb, habe dabei die Hauptrolle gespielt. Als dieser erfahren habe, daß Seine Majestät persönlich mit der Bagdadbahn sich beschäftige, habe er schnell einen Plan entworfen und zu dessen Ausführung eine Gesellschaft bilden wollen. Die französische Botschaft habe dann die Mitwirkung des berühmten französischen Bauunternehmers Grafen Vitali gesucht, der auch an der Anatolischen Eisenbahngesellschaft beteiligt war, unter Appell an sein Nationalgefühl. Dieser habe aber das Vorhaben Bergers für „Schwindel" gehalten und seine Hilfe verweigert und dadurch seien die Verhandlungen mit dem Sultan gescheitert[11]). Dies mag tatsächlich geschehen sein. Daraus kann man aber mit Bestimmtheit nicht schließen, daß Abdulhamid II. die Verlängerung der von den Deutschen gebauten Bahn einer anderen Gesellschaft zu übertragen ernstlich beabsichtigt hat. Denn es liegt, wie wir später oft sehen werden, im Wesen seiner politischen Taktik, die rivalisierenden Gesellschaften gegeneinander auszuspielen. Auch in diesem Falle möchte ich eher annehmen, daß derartige Verhandlungen des Sultans dazu bestimmt waren, um die deutsche Gesellschaft, welcher natürlicherweise daran lag, auch die Verlängerung ihrer Bahn selbst herzustellen, schnell zur Aktivität zu bewegen.

Im August des Jahres 1891 gab der Sultan seinem Botschafter in Berlin, Tevfik Pascha, den Auftrag, nach Stuttgart zu reisen, um Herrn Kaulla, den Direktor der Württembergischen Vereinsbank in Stuttgart,

[8]) Vgl. Aufzeichnung Caprivis vom 4. März 1891, Gr. Pol., Bd. IX, S. 57, ferner Frhr. v. Marschall an Hatzfeldt, 5. März 1891, Gr Pol. Bd. IX, S. 58.

[9]) Hatzfeldt an Caprivi, 15. März 1891, Gr. Pol., Bd. IX, S. 67 und Aufzeichnung von Marschall vom 6. Juli 1891, Gr. Pol. Bd. IX, S. 63ff.

[10]) Armeelieferungen, Anleihen, Panzerschiffe, Konzessionen ...

[11]) Vgl. Radowitz an Caprivi, 11. Oktober 1891, Gr. Pol. Bd. XIV, 2, S. 444.

mit dem Seine Majestät über die Angelegenheit selbst verhandeln wollte, zur möglichst baldigen Abfahrt nach Konstantinopel zu bewegen. Als dieser in der türkischen Hauptstadt ankam, wurde er sofort vom Sultan empfangen. Herr v. Radowitz, der wußte, daß die deutsche Gruppe vorläufig nicht geneigt war, weitere Verpflichtungen zu übernehmen, riet seinem Landsmann angesichts so vieler Konzessionsbewerber und des lebhaften Interesses des Sultans zu einer dilatorischen Behandlung der Angelegenheit; er möge sich bei den Verhandlungen, wenn auch seine Gruppe nicht willens sei, keineswsge dem „Hohen Herrn" gegenüber ablehnend, sondern sich möglichst entgegenkommend verhalten. Es sei ratsam, technische Vorstudien auf dem Terrain vorzuschlagen und damit weitere Verpflichtungen in diesem großen, finanziell wahrscheinlich nicht sehr günstigen Unternehmen auf spätere Zeit zu verschieben[12]). Als Herr Kaulla, der diese Ansicht teilte, dem Sultan zuerst Vorstudien der Strecke von Ankara bis Sivas auf Kosten der deutschen Gruppe (50 000 Frs.) vorschlug, schien der letztere zuerst zufrieden zu sein. Damit allein begnügte er sich aber bald nicht mehr, sondern, um die Durchführung des Unternehmens zu beschleunigen, wünschte er in zäher Beharrlichkeit die Ausdehnung der Vorstudien für die gesamte Strecke bis Bagdad. Er wolle sich „finanziell in großem Umfange beteiligen" und werde jede Unterstützung durch seine Regierungsorgane veranlassen. Um seinen Wunsch bei dem deutschen Unterhändler durchzusetzen, bat er den deutschen Kaiser durch ein persönliches Telegramm vom 6. Oktober 1891 um seine „haute protection et son appui moral à la réalisation de cette entreprise auprès des banques et des capitalistes allemands" [13]).

Die Bitte des Sultans wurde in Berlin wohlwollend aufgenommen. Der deutsche Botschafter in Konstantinopel, der von diesem Telegramm auf einem nicht offiziellen Wege Kenntnis genommen hatte, schrieb am 7. Oktober 1891[14]), daß es nach seiner Ansicht angebracht sei, dem Sultan das persönliche Interesse des Kaisers und seine Befriedigung über das Vertrauen des Sultans zu den deutschen Unternehmern mitteilen zu lassen; es seien jedoch vor allem Vorstudien erforderlich; Seine Majestät der Kaiser hoffe, daß sie von Herrn Kaulla befriedigend ausgeführt werden. Das Auswärtige Amt war damit einverstanden und die Anfrage des türkischen Botschafters wurde von Seiner Majestät dem Vorschlage des Herrn v. Radowitz entsprechend beantwortet[15]).

Nach Rücksprache mit dem Sultan gab Herr Kaulla dessen Drängen nach und erklärte sich bereit, die Vorstudien für die ganze Strecke vorzunehmen. Die Kosten, die für die Erforschung des Geländes von Sivas bis Bagdad erforderlich waren (50 000 türk. Pfund), brachte die türkische Regierung nach Vereinbarung auf.

Am 10. Oktober verließ die von tüchtigsten Ingenieuren gebildete technische Studienkommission in Begleitung einiger türkischen Behörden

[12]) Vgl. Gr. Pol. Bd. XIV, 2, S. 444.
[13]) Siehe Gr. Pol. Bd. XIV, 2, S. 446.
[14]) Siehe Gr. Pol. Bd. XIV, 2, S. 442.
[15]) Marschall an Radowitz, 3. Oktober 1891, Gr. Pol. Bd. XIV, 2, S. 443.

Konstantinopel, um ihre Aufgabe anzufangen. Man schätzte den Zeitraum für die Erforschung der Gesamtlinie auf wenigstens sechs Monate. Hiermit war die Sache vorläufig erledigt. Das weitere würde von dem Ergebnis der Vorstudien abhängig sein.

Die deutschen Finanzleute hielten eine Eisenbahn von Ankara über Kayseri—Sivas bis Bagdad momentan für unrentabel. Man hatte im Inneren Kleinasiens schon Erfahrungen gemacht. Die Schwierigkeiten, die hier zu überwinden waren, hatten sich größer erwiesen, als man ursprünglich annahm. Das Land, das einst als Kornkammer berühmt war, war durch jahrhundertelange Vernachlässigung fast zur Wüste geworden; die wirtschaftliche Hebung dieser immensen Gebiete brauchte Zeit und geduldige Arbeit. Man wollte nichts Neues unternehmen, bevor das Unternommene vollendet war. Herr Kaulla überreichte dem deutschen Botschafter in Konstantinopel ein Promemoria, in dem er sich folgendermaßen äußert [16]): Im Falle eines günstigen Ergebnisses der technischen Vorstudien müsse man wohl an die wirkliche Realisation des vom Sultan so eifrig betriebenen Projektes denken. Da eine Bahn nur bis Bagdad finanziell ein schlechtes Unternehmen sei, müsse man sie bis zum Persischen Golf verlängern, womit die Verkehrsverhältnisse vom Meer zum Meer sich günstiger gestalten würden. Welches Interesse könne nun Deutschland in diesem Falle haben, „die Herstellung eines solchen großen Verkehrsweges nach Indien zu unterstützen?" Herr v. Radowitz meinte darüber, daß hierbei am meisten Englands Interesse berührt werde und deshalb die englisch-indische Regierung dazu Geld zu beschaffen habe. Eine Konzessionierung der gesamten Strecke von Ankara bis Basra an die deutsche Gruppe sei jetzt, nachdem die Dinge soweit fortgeschritten seien, sehr leicht, die Engländer aber würden sie nie erreichen[17]).

Nach der Beendigung der Studienexpedition im März 1892 wurden die Verhandlungen im Laufe des Sommers und des Herbstes weitergeführt. Man sah die beste Lösung der Aufgabe darin, daß man durch den Bau von Teilstrecken schrittweise nach Bagdad hin fortschritt. Die Linie Ankara—Kayseri, die erste Teilstrecke, war aber wenig verlockend. Georg v. Siemens erklärte dem Auswärtigen Amt, welches dafür war, den dringenden Wunsch des Sultans zu erfüllen, daß die Deutsche Bank vorläufig den Weiterbau der Bahn auf der von der Studienkommission festgelegten Trasse nicht beabsichtige. Darauf fragte das Auswärtige Amt bei dem Botschafter in Konstantinopel an, ob die Gefahr bestände, daß der Sultan, wenn die deutsche Gesellschaft sich vorläufig zurückhalte, die Konzession an eine nichtdeutsche Gruppe geben würde. Fürst v. Radolin, der Nachfolger v. Radowitz' auf dem Botschafterposten in der Türkei, antwortete, daß das Wichtige für den Sultan die tatsächliche Durchführung des Bahnbaues sei; eine Zurückhaltung der deutschen Gruppe würde in Konstantinopel deutsche Interessen gefährden[18]).

[16]) Inhalt des Promemorias siehe Gr. Pol. Bd. XIV, 2, S. 445.
[17]) Gr. Pol. Bd. XIV, 2, S. 446.
[18]) Vgl. K. Helfferich, Georg v. Siemens, Bd. III, S. 61ff.

Danach befand sich die Deutsche Bank in einer ernsten Lage. Falls die Erweiterung der anatolischen Bahnen in die Hände anderer Gesellschaften fiel, mußte ihr die Zukunft ihrer anatolischen Bahnen verlorengehen. Das mußte also verhindert werden. Die deutsche Gruppe legte dem Auswärtigen Amt in einem Schreiben ein Programm vor[19]): Es sei momentan an den Bau der großen Linie bis Bagdad nicht zu denken. Höchstens könne jetzt ein Teil davon, Ankara—Kayseri, 400 km, unternommen werden. Das aber sei finanziell ungünstig. Dagegen sei eine Verlängerung der Strecke von einem geeigneten Punkte auf der anatolischen Bahn aus bis Konya in jeder Hinsicht sehr günstig. Wenn man unbedingt bauen müsse, solle man diese bauen. Auch dazu sei aber die Gesellschaft nicht imstande und sie bedürfe einer praktischen Unterstützung der deutschen Regierung[20]), die ja so viel Interesse an dieser Sache zeige.

In der Tat rückte von hier an die Idee einer Verbindung der Stadt Konya, die in der Mitte einer sehr fruchtbaren Ebene liegt, mit den bestehenden Bahnen in den Vordergrund. Diese Strecke gewann für die Anatolische Eisenbahngesellschaft um so mehr an Wichtigkeit, als die Franzosen und Engländer ihre Eisenbahnen (Izmir—Kasana, Izmir—Aydin) in diese Gegend hinein zu verlängern planten mit der Aussicht, sie später von Konya aus nach Bagdad und dem Persischen Golf weiterzuführen. Diese Frage der Konyabahn bildete, wie Fürst v. Radolin berichtet, den „Brennpunkt des hiesigen Interesses"[21]).

Es lagen drei Projekte vor, die von Vertretern der drei daran am meisten interessierten Mächte, Deutschland, England und Frankreich, mit allen Mitteln unterstützt wurden:

1. Das deutsche Projekt, vertreten durch Kaulla, der mit dem Sultan persönlich verhandelte, stand im Vordergrund.

2. Das französische Projekt, welches von dem Belgier Nagelmackers als Vertreter einer französischen Finanzgruppe der türkischen Regierung vorgelegt wurde, bezweckte die Erlangung einer Bahnkonzession von Eskischehir, von einem Punkte, wo die anatolische Bahn nach dem Osten hin gegen Ankara umbiegt, über Kütaya nach Konya.

3. Das dritte Projekt wurde von dem Engländer Staniforth vertreten. Er wollte auch die große Linie bis Bagdad bauen, allerdings von Eregli (Heraklea), einer Stadt im Kohlenbecken am Schwarzen Meer, ausgehend über Ankara weiter an den Persischen Golf.

Der Sultan wollte aber nichts von beiden letzteren Projekten wissen. Wie er wiederholt versicherte, hatte er nur zu den Deutschen Vertrauen. Während der Sultan den festen Willen hatte, das Kaullasche Projekt anzunehmen, war der Ministerrat, dessen Beschluß, daß die Konzessionsbedingungen annehmbar seien, die Konzessionierung ermöglichen sollte, nicht einig. In erster Linie war der Großvesir da-

[19]) Siehe K. Helfferich, Georg v. Siemens, Bd. III, S. 62.

[20]) Es wurde die Mitwirkung der preußischen Seehandlung an diesem Geschäft gewünscht. Später wird diese Frage eine gewisse Rolle spielen.

[21]) Siehe Radolin an Caprivi, 23. Dez. 1892, Gr. Pol. Bd. XIV, 2, S. 447ff.

gegen; besonders fand er die von Kaulla verlangte kilometrische Garantiesumme zu hoch. Der türkische Staat könne sich in seiner jetzigen Finanzlage zur Zahlung eines solchen Betrages nicht verpflichten. Der Großvesir war, wie er dem deutschen Botschafter in Konstantinopel gegenüber,als Soldat sich auf seine Ehre berufend, gestand, nicht prinzipiell gegen den Bau einer Bahn in Kleinasien, wie, so naiv es uns heute vorkommt, manche Softas (mohammedanische Geistliche). Es ist auch nicht anzunehmen, daß sein Widerstand auf einer persönlichen Entrüstung über den Sultan beruhte, weil der letztere bis jetzt ohne sein Wissen mit Kaulla die Verhandlungen geführt hatte. Wahrscheinlicher scheint es mir, daß er mit einzelnen Punkten des Kaullaschen Projektes, die er ohne deren Milderung zugunsten des Staates als „Diener seines Herrn nicht annehmen könne"[22]), wirklich nicht einverstanden war, zumal die Engländer keinerlei Staatsgarantien für ihren Plan verlangten.

Im Hamidischen Willkürregime genügte freilich zur Erteilung der Konzession ein „Iradei Schahane" (kaiserliches Dekret). Abdulhamid II. aber wollte niemals die formelle Verantwortung in wichtigeren Angelegenheiten auf sich nehmen. Die Vorverhandlungen führte er zwar selbst ohne Beeinflussung seitens seiner Minister. In der entscheidenden Minute aber verlangte er vom Ministerrat nicht nur eine Genehmigung, sondern eine einstimmige Empfehlung, daß die Annahme der in Betracht kommenden Sache für das Wohl des Staates sehr gut sei. Wenn die Minister aus irgendwelchem Grunde sich weigerten, so schickte er dieselbe Schrift so oft zurück, „bis die Minister des Widerstandes müde" und aus Angst, daß sie in Ungnade Seiner Majestät fallen würden, nachgaben und sein Wunsch voll und ganz erfüllt wurde[23]). So geschah es auch mit dem Projekt von Kaulla[24]). Dabei hatte er auch andere Mittel zu Hilfe gezogen, um den hartnäckigen Widerstand des Großvesirs zu brechen. Der Sultan suchte hierbei seiner Natur entsprechend einen Umweg, um selber nicht hervorzutreten, indem er den Fürsten v. Radolin bat, ein Telegramm an den deutschen Reichskanzler zu entsenden; der letztere möge in Berlin den türkischen Botschafter Tevfik Pascha in die Lage setzen, an die „Hohe Pforte" telegraphisch mitzuteilen, daß hinter Kaulla eine mächtige Finanzgruppe stehe, die ohne weiteres imstande sei, das große Unternehmen durchzuführen. Dieses Telegramm sollte ein Ausdruck des Interesses der deutschen Regierung für die Vergebung der Konzession an Kaulla sein und einen gewissen Druck auf den Großvesir ausüben, um seinen Widerstand gegen das deutsche Projekt aufzugeben. Dies war von Abdulhamid ein vortrefflich gedachter Schachzug. Denn jeder Ministerpräsident will gern bei den Regierungen anderer Mächte den Ruf eines diesen freundlich gesinnten Staatsmannes genießen und keinen Anlaß geben, sein Ansehen zu ver-

[22]) Radolin an Caprivi, 2. Dez. 1892, Gr. Pol. Bd. XIV, 2, S. 450.
[23]) Vgl. Gr. Pol. Bd. XIV, 2, S. 448f.
[24]) Ebenda, S. 449.

lieren. In Berlin wurde sofort diesem Wunsche des Sultans Folge geleistet. Dem Großvesir war dieses Telegramm verständlicherweise unwillkommen. Deshalb setzte er Seine Majestät erst einige Tage später von diesem Telegramm in Kenntnis, scheinbar in der Hoffnung, daß der Sultan, von seinen Bedenken beeinflußt, das Projekt vielleicht doch verwerfen würde. Denn er wußte ja darüber gar nichts, daß der Sultan Herrn Kaulla die Annahme seines Planes so gut wie versprochen hatte [25]). Auf der anderen Seite übte Fürst v. Radolin auf Veranlassung des Sultans eine Pression auf den widerspenstigen Großvesir: Der deutsche Kaiser und die deutsche Regierung hätten auf Wunsch des Sultans ihre Hilfe für das Zustandekommen der Sache gewährt und die Ablehnung würde jetzt in Berlin eine „ernste Verstimmung" hervorrufen, für die er, der Großvesir, verantwortlich sein würde [26]).

In den hierauf folgenden Verhandlungen setzte Herr Kaulla nach vielen Besprechungen mit dem Fürsten v. Radolin seine Forderungen in der kilometrischen Garantiefrage herab, so daß der Großvesir seinen Widerstand aufgab und die endgültigen Bedingungen als annehmbar dem Sultan empfehlen konnte. Es war nichts mehr vorhanden, was die Konzessionserteilung verzögern konnte, und es schien, daß der erfolgreiche Abschluß der Verhandlungen im Kaullaschen Sinne seinem Ende nahe stand. Er wäre auch sicher erfolgt, wenn andere Schwierigkeiten sich nicht erhoben hätten.

Die Ottomanbank hatte schon in Berlin mit der Deutschen Bank Verhandlungen angeknüpft; sie wollte nämlich eine Beteiligung ihrerseits an den anatolischen Eisenbahngeschäften erreichen [27]). Während sie sich dort um eine Verständigung bemühte, machte sie in Konstantinopel von jedem Mittel Gebrauch, um ihre deutsche Konkurrenz aus dem Felde zu schlagen. Sie übte, wie schon im ersten Kapitel ausgeführt, einen unglaublichen Einfluß auf die maßgebenden türkischen Würdenträger, wie überhaupt im Lande, aus. Ihre Anhänger trieben alle möglichen Intrigen selbst im „Yildiz". Um die Verwerfung des Kaullaschen Planes zu erreichen, wußten sie den zaghaften Sultan an einer schwachen Seite zu packen: Baron Hirsch, der die Orientbahnen gebaut hatte und dadurch einer der ersten großen Millionäre Europas wurde, war dem Sultan „in der Seele verhaßt". Die französische Partei verbreitete nun das Gerücht, Baron Hirsch sei ein Verwandter von Kaulla und er sei es, der eigentlich hinter der Deutschen Bank stünde und bestrebt sei, aus Anatolien eine jüdisch-deutsche Kolonie zu machen, nachdem sein gleichartiger Versuch in Palästina gescheitert sei.

Die Verhandlungen zwischen der Deutschen Bank und der Ottomanbank in Berlin führten nicht zu einer Verständigung, aus folgenden Gründen:

1. Aus dem kommerziellen Grund: Die Deutsche Bank wollte und konnte die französischen Vorschläge, die Izmir-Kassaba-Bahn,

[25]) Ebenda, S. 449.
[26]) Vgl. Radolin an Caprivi, 23. Dezember 1892, Gr. Pol. Bd. XIV, 2, S. 450.
[27]) Vgl. hierfür ausführlich bei K. Helfferich, G. v. Siemens, Bd. III, S. 64ff.

welche ein schlechtes Geschäft war, mit den anatolischen Bahnen zu vereinigen, nicht annehmen.

2. Aus dem politischen Grunde: Eine Vereinbarung mit der Ottomanbank, die der Sultan am wenigsten leiden konnte, würde das Mißtrauen Seiner Majestät erwecken und das deutsche Ansehen am Goldenen Horn, das auf der selbständigen Führung des Unternehmens beruhte, schmälern. Es konnten also Schwierigkeiten daraus zutage treten, welche die Erlangung der Konzession höchst erschwert und unter Umständen verhindert hätten[28]).

Nach dem Scheitern der Verständigungsversuche mit der Deutschen Bank erklärte Sir E. Vincent, der Direktor der Ottomanbank, den offenen Kampf gegen die Deutschen. Er wolle kein Mittel scheuen, die Annahme ihres Projektes zu verhindern. Durch seine Initiative hätten die englische und französische Regierung ihre Vertreter in Konstantinopel zur aktiven Aktion beauftragt, wenn ihre Projekte verworfen und das deutsche angenommen würde. Außerdem arbeitete die Ottomanbank mit der Presse, die die öffentliche Meinung gegen die Deutschen mit hetzerischen Artikeln vergiften sollte. Der Sultan hatte schon oft davon gehört, daß Engländer, Franzosen und auch die Russen mit Drohungen auftreten würden, wenn er die Deutschen vorzöge. Deshalb hielt er es für nötig, die Entscheidung hinauszuschieben, um Zeit zu gewinnen und zu erfahren, ob und wieweit diese Drohungen ernst zu nehmen wären. Mit der Zeit hoffte er, die Gegnerschaft zu brechen, die öffentliche Meinung zu beruhigen und damit sein Ziel zu erreichen. Inzwischen entwickelten sich aber die Intrigen immer mehr. Am 29. Dezember 1892 meldete Fürst v. Radolin an das Auswärtige Amt [29]), sein englischer Kollege, Sir Clare Ford, der vernahm, daß die Konzessionierung der Linie Eskischehir—Konya an Kaulla bevorstehe, habe den Großvesir ersucht, mit der Entscheidung solange warten zu wollen, bis die von ihm erbetenen Instruktionen seiner Regierung eintreffen würden. Er habe gleichzeitig auf die Gefahr hingewiesen,, daß eine solche Entscheidung die Verstimmung der englischen öffentlichen Meinung hervorrufen könne.

Am 5. Januar 1893 trat Sir Clare Ford mit seinem Einspruch und mit seinen Drohungen einer englischen Flottendemonstration im Namen seiner Regierung offiziell auf [30]). Er wurde dabei von den französischen und russischen Botschaftern unterstützt. Abdulhamid wurde von allen Seiten, schriftlich und mündlich, mit Drohungen überhäuft. Die Engländer sahen in dieser Linie eine Verletzung ihres Interesses in dieser Gegend, weil sie das natürliche Hinterland ihrer Izmir—Aydin-Bahn bilde. Das Recht eines Eisenbahnbaues nach Konya komme deshalb der Izmir—Aydin-Bahngesellschaft zu, die später die Verlängerung der Bahn von Konya aus bis Bagdad beanspruchen müsse. Wenn diese Bahn dem Sultan nicht erwünscht sei, solle deren

[28]) Vgl. K. Helfferich, G. v. Siemens, Bd. III, S. 64.
[29]) Gr. Pol. Bd. XIV, 2, S. 451.
[30]) Siehe Marschall an Hatzfeldt, 6. Januar 1893, Gr. Pol., Bd. XIV, 2, S. 452.

Bau jetzt überhaupt nicht unternommen werden; aber keinesfalls solle sie Herr Kaulla herstellen [31]).

Die Russen begründeten ihren Einspruch damit, daß sie einen Eisenbahnbau in der Provinz Konya nicht erlauben könnten, weil die Zehnten dieser Provinz für die Kriegsschuld [32]) verpfändet seien.

Die Franzosen und die Ottomanbank wollten mit allen möglichen erfundenen Begründungen das Kaullasche Projekt zu Fall bringen. Ihre Drohungen waren nicht ernst zu nehmen, und sie wurden auch nicht ernsthaft gefürchtet, während die russischen genügten, dem ängstlichen Sultan, der es mit dem Zaren nie ganz verderben wollte, große Sorgen zu machen, obwohl ihre Begründung gar nicht den Tatsachen entsprach: Denn für die von Kaulla verlangte Garantie waren nicht die Zehnten des Vilayet Konya, sondern die der Sandjaks (Bezirk) Trapezunt und Gümuschne bestimmt, welche mit der russischen Schuld gar nichts zu tun hatten. Uebrigens waren die Russen nicht nur gegen eine Bahn, die von Deutschen gebaut werden sollte, sondern, ihrer bekannten, die Vernichtung der Türkei bezweckenden alten Politik getreu, prinzipiell gegen jedes Unternehmen, gleich von welcher Nation, welches eine Gesundung der Türkei zur Folge haben könnte.

Es waren die englischen Drohungen, die dem Sultan am meisten bange machten. Die Engländer erklärten, daß sie ihr Projekt durchzusetzen wissen würden. Der englische Botschafter drohte nämlich, wie eben gesagt, mit einer Flottendemonstration vor Izmir [33]).

Eine Audienz [33]) am 8. Januar 1893 wurde vom Sultan benützt, dem deutschen Botschafter sein Herz auszuschütten. Er habe unzählige Briefe von allen Seiten erhalten, die ihn oft drohend davor warnten, den Deutschen keine Betätigungsmöglichkeit in seinem Reich zu gewähren, weil sie nur eigennützige Ziele verfolgten. Er wäre von Engländern, Russen und Franzosen derart bedrängt, daß er vor Aerger und Sorge die letzten Nächte schlaflos verbracht und bittere Tränen vergossen habe [34]). Trotzdem halte er an dem Projekt von Kaulla fest und werde niemandem anderen die Konzession erteilen als den Deutschen. Er habe zu Herrn Kaulla und überhaupt den Deutschen großes Vertrauen; ihre Leistungen schienen ihm am nützlichsten für das Wohl seines Reiches. Um die von der Ottomanbank aufgehetzte öffentliche Meinung zu beruhigen, beabsichtigte er, ein Memoire veröffentlichen zu lassen, das klar darlege, welche Vorteile das Projekt von Herrn Kaulla in sich berge und wie nachteilig die Projekte anderer Gruppen seien.

Fürst v. Radolin flößte dem Sultan Mut ein, indem er erklärte, daß die Drohungen nicht ernst zu nehmen seien, die angedeutete Flottendemonstration vor Izmir von dem jetzigen englischen Ministerium nicht beabsichtigt werden könne, daß sie eine künstliche Erfindung der

---

[31]) Vgl. Gr. Pol. Bd. XIV, 2, S. 456, 457.

[32]) Die Türkei zahlte noch immer Kriegsschulden an Rußland, die aus dem russisch-türkischen Kriege von 1877/78 herstammten und der türkische Staat durch den Berliner Kongreß annehmen mußte.

[33]) Siehe Gr. Pol. Bd. XIV, 2, S. 456—458.

[34]) Ebenda, S. 460.

Ottomanbank sei [35]). Der Botschafter bezeichnete die Furcht auch vor den russischen Drohungen als unbegründet. Endlich sagte er, die Deutschen hätten dem Sultan Gefälligkeiten erwiesen und nachdem der Kaiser auf seinen Wunsch hin ihm geholfen habe, würde die Vergebung der Konzession an eine nichtdeutsche Gruppe „eine Beleidigung des Kaisers" bedeuten, so daß der letztere sich sehr gekränkt fühlen würde und daraus „bedenkliche Folgen" entstehen könnten. Darauf versicherte der Sultan, daß in einer Woche die Angelegenheit im Kaullaschen Sinne erledigt sein werde.

In der Tat befahl der Sultan am nächsten Tage dem Großvesir, die Sache in der von ihm erwünschten Weise möglichst bald zu Ende zu führen. Er war so wütend auf die Engländer und die anderen, daß er fest entschlossen war, „unbekümmert über deren Drohungen nunmehr die Sache zu beenden".

Der englische Schritt in Konstantinopel vom 5. Januar 1893 erweckte in Berlin eine Mißstimmung. Man sah darin nicht nur eine „Unhöflichkeit" gegen die deutsche Diplomatie, sondern einen „feindseligen Akt", der künftig ein Zusammengehen Englands mit Deutschland, besonders in orientalischen Angelegenheiten, nicht möglich machen würde [36]). Hier habe man immer die Anschauung vertreten, daß Deutschland im Orient keine direkten Interessen habe und deshalb den englischen Wünschen gegenüber sich wohlwollend verhalten könne. Wenn jetzt der englische Botschafter in Konstantinopel in der Erbauung einer Eisenbahn mit deutschem Kapital die Schädigung englischer Interessen erblicke und dagegen eine energische Offensive aufnehme, so brauche Deutschland auch nicht mehr die englischen Wünsche überall in der Welt berücksichtigen. Wie der Ostafrikanische Vertrag deutlich genug zeige, habe man bis jetzt immer unter gewisser Aufopferung eigener Interessen die Engländer unterstützt, damit die jetzige Mächtegruppierung erhalten bleibe. Nun müsse man sehen, daß eine andere Gruppierung der Mächte zustande käme, durch welche deutsche Interessen überall in den Vordergrund rückten. Deutschland verfolge keine politischen Ziele in Kleinasien und wolle weder den Engländern, noch irgendeiner anderen Macht, die dort Eisenbahnen zu bauen wünsche, Schwierigkeiten bereiten. Die englische Haltung in Konstantinopel sei aber der deutschen ganz entgegengesetzt. Als der englische Botschafter in Berlin sich dahin äußerte, daß die deutsche Eisenbahn den wichtigsten Weg nach dem für England lebenswichtigen Indien gefährden würde, erklärte Freiherr v. Marschall, der Staatssekretär des Auswärtigen Amtes, ihm gegenüber, das könnte den englischen Einspruch dann rechtfertigen, wenn das Unternehmen von einem Rivalen ausgeführt werden würde; dies sei aber nicht der Fall, und das deutsche Kapital werde für England höchstens materiell schädlich sein, aber niemals in politischer Hinsicht.

[35]) „Ich überzeugte ihn auch, daß das englische Flottengerassel nur eine künstliche durch die Ottomanbank hervorgerufene Pression sei, der der englische Botschafter nur mit Widerwillen nachgibt." Gr. Pol. Bd XIV, 2, S.459.

[36]) Siehe Gr. Pol. Bd. XIV, 2. S. 453.

Außerdem erblickte die deutsche Diplomatie in diesem englischen Vorgehen eine „Bloßstellung der Person Seiner Majestät", weil er auf wiederholte dringliche Wünsche des Sultans hin persönlich für die Durchführung des Projektes sich betätigt und seine Regierung zu allen möglichen Schritten veranlaßt habe.

Mit solchen Argumentationen sah sich das Auswärtige Amt veranlaßt, bei der englischen Regierung Vorstellungen zu erheben, damit sie fühle, was die deutsche Freundschaft für ein Reich bedeutet, das infolge seiner Zusammensetzung überall in der Welt interessiert ist. In diesem Sinne äußerte man sich Sir Edward Malet gegenüber in Berlin und es wurden entsprechende Instruktionen dem deutschen Botschafter in London, dem Grafen Hatzfeldt, übermittelt [37]).

Gleichzeitig nahm man einen Frontwechsel in der ägyptischen Frage vor, um der Londoner Aktion einen Nachdruck zu geben. Die ägyptische Regierung plante um diese Zeit mit ihren Ersparnissen eine Truppenvermehrung um zwei Bataillone Infanterie und zwei Schwadronen. Zu diesem Zwecke hatte sie Ende Dezember 1892 bei den Großmächten die Initiative ergriffen. Es war zu erwarten, daß Rußland und Frankreich hierfür ihre Zustimmung verweigern würden, obwohl Rosebery sich über Frankreich optimistisch äußerte[38]), da dieses zu Hause viel zu beschäftigt sei, um ein Entgegentreten gegen England zu wagen. Dagegen erklärte sich die deutsche Regierung am 26. Dezember 1892 bereit, ihre Bewilligung zu geben, wenn sie England erwünscht sei [39]). Dieses deutsche Angebot wurde von Rosebery mit Dank aufgenommen [40]). Denn auch er hielt eine Truppenvermehrung in Ägypten für nötig. Dementsprechend wurde Graf Leyden, der deutsche Generalkonsul in Kairo, unterrichtet.

Nun wurde am 6. Januar 1893 Graf Leyden telegraphisch beauftragt, die abgegebene Zustimmung für die Vermehrung der ägyptisch-englischen Truppen zurückzuziehen, wenn es noch nicht in amtlich bindender Form geschehen sei.

Als Lord Cromer, der englische diplomatische Agent und Generalkonsul in Kairo, die veränderte Haltung Deutschlands erfuhr, bedauerte er den Streitfall in Konstantinopel sehr und berichtete über dessen nachteilige Folgen für die allgemeine englische Politik nach London [41]). Dies gewann um so mehr an Bedeutung, da die Franzosen inzwischen sich ihrer Zustimmung für die Armeevermehrung im Gegensatz zu Roseberys Optimismus enthielten, mit der Begründung, daß ihnen „der gegenwärtige Augenblick für eine Verwendung der Ersparnisse aus der jüngsten Konversion nicht opportun erscheine" [42]).

[37]) Marschall an Hatzfeldt, 6. und 7. Januar 1893, Gr. Pol. Bd. XIV, 2, S. 452, 453, 454.
[38]) Siehe Gr. Pol. Bd. VIII, S. 185.
[39]) Siehe Marschall an Hatzfeldt, 26. Dezember 1892, Gr. Pol., Bd. VIII, S. 184.
[40]) Ebenda, S. 184 u. 185, Hatzfeldt an Caprivi, 28. Dezember 1892.
[41]) Siehe Gr. Pol., Bd. VIII, S. 186, Marschall an Hatzfeldt, 7. Januar 1893.
[42]) Ebenda, S. 186.

Lord Rosebery scheint von dem konstantinopolitaner Ereignis völlig überrascht zu sein. Denn er telegraphiert an Lord Cromer, daß er es sehr bedauert habe und um die Überwindung der Sache sich ernstlich bemühen werde [43]). Bei den Besprechungen mit dem deutschen Botschafter in London äußert sich Lord Rosebery in gleichem Sinne. Er habe von der Sache vorher wirklich nichts gewußt. Das persönliche Interesse des deutschen Kaisers und der Umstand, daß die deutsche Regierung auf diese Bahnen einen großen Wert lege, seien ihm auch bis vor kurzem völlig unbekannt gewesen. England habe kein Interesse daran, den deutschen Eisenbahnplänen in Kleinasien entgegenzutreten und dadurch die wertvolle Freundschaft Deutschlands, welche er persönlich überall befürwortet habe, „aufs Spiel zu setzen". Er erwähnte die Samoafrage als Beweis, daß er bei jeder Gelegenheit seine Freundschaft bewiesen habe. Er sei es gewesen, der sich immer an den Dreibund gehalten habe und diesen Standpunkt ungeachtet aller Schwierigkeiten und Anfeindungen im Kabinett vertreten habe. Sir Clare Ford habe von ihm niemals Instruktionen erhalten, die geschäftlichen Wettbewerbe mit der Politik zu vermischen. Die Art und Weise, wie der englische Vertreter in Konstantinopel gemeinsam mit seinem französischen Kollegen gegen die Deutschen handele, sei ihm völlig unerklärlich. Es liege ihm fern, französische Interessen in der Türkei zu unterstützen. Persönlich halte er die Eisenbahnen in der Türkei für nicht so wichtig, obgleich die Beteiligung des englischen Kapitals daran so beträchtlich sei (ungefähr 200 Millionen Pfund Sterling), daß er, um seine Stellung im Parlament zu wahren, es berücksichtigen müsse. Vor kurzem habe er auch davon Kenntnis genommen, daß die Izmir—Kasaba-Bahn nur nominell englisch, aber in Wirklichkeit französisch sei [44]).

Lord Rosebery ließ telegraphisch in Berlin mitteilen, daß die Regierung Ihrer Majestät keineswegs die Konzessionierung der Bahn nach Bagdad an Deutsche zu hindern wünsche. Der Schritt von Ford in Konstantinopel habe nur den Zweck gehabt, der Pforte vor Augen zu führen, daß ein nach Konya verlängerter Schienenweg die englischen Bahnen (Izmir Kasaba und Izmir Aydin) benachteiligen würde, weil die Gegend von Konya ihr natürliches Hinterland bilde. Der Botschafter habe nur eine Verschiebung der Konzessionserteilung verlangt, damit die daran interessierten Engländer berücksichtigt werden möchten [45]). In demselben Telegramm erfolgte die ausdrückliche Versicherung, daß die englische Regierung den deutschen Interessen und dem deutschen Einfluß am Bosporus nicht entgegentreten wolle. Rosebery glaubte, die Angelegenheit am besten durch eine mündliche Besprechung beider Botschafter in Konstantinopel beseitigen zu können.

---

[43]) Siehe Graf Leyden an das Auswärtige Amt, Gr. Pol. Bd. XIV, 2, S. 454.

[44]) Siehe Hatzfeldt an das Auswärtige Amt, 14. Januar 1893, Gr. Pol. Bd. XIV, 2, S. 461—464.

[45]) Siehe Aufzeichnung Marschalls, 9. Januar 1893, dabei den Text des Telegramms, Gr. Pol., Bd. XIV, 2, S. 455.

Die von Lord Rosebery gewünschte Besprechung beider Botschafter in der türkischen Hauptstadt verlief in einem freundschaftlichen Ton [46]). Sir Clare Ford versuchte sein Vorgehen zu rechtfertigen mit derselben Begründung wie seine Regierung, daß Herr Kaulla mit seiner Konya-Bahn in das Lebensinteresse des englischen Kapitals eingreife. Die Verwirklichung seines Projektes würde „die Entwicklung und das Vordringen des englischen Einflusses in Kleinasien" unmöglich machen: Deshalb möge sich der deutsche Unternehmer mit der Ankara—Bagdad-Linie zufrieden geben und die andere den britischen Unternehmern überlassen. Fürst Radolin entgegnete, daß diese Auffassung die englischen Ansprüche nicht ganz rechtfertigen könne. Außerdem würden sie vor allem vom Sultan nicht berücksichtigt werden, weil sie dem Wunsche Seiner Majestät, eine Verbindung Konstantinopels, aber nicht Izmirs, mit den inneren Provinzen herzustellen, nicht entsprächen. Der Botschafter glaubte, seinen englischen Kollegen durch seine Ausführungen überzeugt zu haben.

Am 17. Januar 1893 beklagte Rosebery Hatzfeldt gegenüber, daß die deutsche Regierung ihre veränderte Haltung in der ägyptischen Frage trotz aller seiner freundschaftlichen Versicherungen und Handlungen noch nicht rückgängig gemacht habe [47]). Diese Uneinigkeit beider Mächte werde nur Vorteile für die Franzosen erzeugen, die sicher nicht versäumen werden, sie auszubeuten [48]). Am selben Tage, dem 17. Januar, versprach der englische Minister, daß er Instruktionen an Sir Clare Ford telegraphisch abgehen lassen werde, seine Ansprüche auf die Izmir—Kasaba-Bahn, die in Wirklichkeit französisch sei und deshalb bei ihm kein Interesse erwecke, ganz zurückzunehmen und künftighin sich nicht mehr gegen die Kaullaschen Projekte zu betätigen. Die andere von Izmir ausgehende Linie, Izmir—Aydin, sei aber ganz englisch und deshalb müsse er mit Rücksicht auf seine Stellung im Parlament und in der öffentlichen Meinung hier eine, wenn auch noch so unbedeutende „satisfaction d' amour propre" erlangen. Dazu erhoffe er jedoch die Hilfe des Fürsten Radolin in Konstantinopel.

Hiermit war der offizielle englische Widerstand gebrochen. Sir Clare Ford enthielt sich in der Tat künftighin jeder gegen Deutsche gerichteten Aktion. Stellt man die Frage, wer Sir Clare Ford zu seinem früheren Widerstand veranlaßt hatte, so ist die Antwort leider aus den vorhandenen Quellen nicht ganz klar zu ersehen. Wenn Rosebery sich von dem Streitfall völlig überrascht zeigt und um dessen Erledigung sich ernsthaft bemüht, so ist es nicht leicht anzunehmen, daß er irgendwelche Anweisungen im gegenteiligen Sinne nach Konstantinopel erteilt hatte. Seine Vermutung, daß der englische Botschafter sich „unbewußt von dem Sultan habe vorschieben lassen", weil den letzteren überhaupt die Vergebung irgendeiner Konzession gereut habe [49]), dürfte auch nicht

[46]) Radolin an das Auswärtige Amt, 11. Januar 1893, ebenda S. 461.
[47]) Siehe Hatzfeldt an das Auswärtige Amt, Gr. Pol., Bd. XIV, 2, S. 463.
[48]) Hatzfeldt an das Auswärtige Amt, 14. Januar 1893, ebenda, S. 462.
[49]) Vgl. Hatzfeldt an das Auswärtige Amt, 17. Januar 1893, Gr. Pol., Bd. XIV, 2, S. 464.

zutreffend sein. Fürst von Radolin glaubte, daß sein englischer Kollege gegen „seine eigene Überzeugung" unter der Pression der britischen Finanzleute gehandelt habe. Lord Cromer sprach sich dem Grafen Leyden gegenüber in Kairo dahin aus, daß Sir Clare Ford von dem ihm geistig überlegenen französischen Botschafter Cambon ausgenützt worden sei [50]). Am 16. Januar 1893 bestätigte Graf Leyden die Richtigkeit der Vermutung Cromers. Ford unterstütze in Wirklichkeit die Franzosen, wofür er sich der Hilfe Cambons zur Durchsetzung der englischen Projekte erfreue [51]). Mir scheint die Annahme gerechtfertigt, daß die letzten beiden Gründe, der Druck der englischen Kapitalisten und die französische Überredungskunst, den englischen Botschafter zu diesem Vorgehen veranlaßt haben.

Jedenfalls fühlte sich die deutsche Diplomatie zu ihrem Schritt bei der englischen Regierung berechtigt, da sie es nicht wissen konnte, daß ein Botschafter in einer so wichtigen Frage eigenmächtig handele. So wurde England wegen einer wirtschaftlichen Frage im Orient von Deutschland zum Rückzug gezwungen, ein deutlicher Beweis dafür, daß dem „neuen Kurs" die Vorgänge „hinten weit in der Türkei" nicht mehr gleichgültig waren und dafür, daß die deutsche Diplomatie nichts scheuen würde, wenn es sich um deutsche Interessen im Orient handelte. Die Zeit, wo „die orientalischen Dinge die Knochen eines pommerschen Grenadiers nicht wert" waren, war nun vorüber.

Die englische Presse äußerte sich in London über die Frage teilweise sehr unfreundlich. Der „Standard" veröffentlichte einen Artikel am 11. Januar 1893, in dem es heißt: Zwischen Wilhelm II. und Abdulhamid II. „bestehe ein Einverständnis; der Kaiser bemühe sich sehr eifrig, die asiatische Eisenbahn für deutsche Kolonisationspläne zu sichern [52]). Sir Clare Ford habe erfreulicherweise dem türkischen Minister seine Meinung über die drohende Beraubung britischen Eigentums, wie es durch die Izmir—Aydin-Bahn repräsentiert werde, mit aller Deutlichkeit gesagt".

Obwohl die Sache durch den Rückzug Englands erledigt wurde, hinterblieb doch bei den Engländern eine gewisse Verstimmung: Lord Edward Grey, damals junger Unterstaatssekretär, äußert sich darüber in seinen Memoiren [53]) sehr erbittert. Er nennt den deutschen Schritt in London ein „Ultimatum". Die „schroffe, peremptorische Art und Weise" des Vorgehens hätten auf ihn unangenehm gewirkt. Die Deutschen wären freilich berechtigt, von den Engländern eine Gegenleistung für ihre Unterstützung in Ägypten zu fordern. Wenn ihre Forderung in einem anderen Ton erfolgt wäre, so würde die englische Diplomatie sich überlegen müssen, den Deutschen möglichst entgegenkommend zu handeln. Er empfindet die deutsche Methode so hart, daß „bei ihr schon

---

[50]) Siehe Leyden an Caprivi, 8. Januar 1893, Gr. Pol. Bd. XIV, 2, S. 455.

[51]) Marschall an Hatzfeldt, 16. Januar 1893, ebenda S. 162—163.

[52]) „most anxious to secure the Asiatic Railway for German colonisation purposes."

[53]) Vgl. Lord Edward Grey, „Fünfundzwanzig Jahre Politik", Bd. I, S. 21 bis 23.

das Wort ein Schlag" sei. England habe keine andere Wahl gehabt und in dieser Frage nachgeben müssen, denn es hätte sich nicht der Aufgabe gewachsen gefühlt, „die Aufrollung der ganzen ägyptischen Frage" ohne Unterstützung einer anderen Macht allein zu riskieren. Der Konstantinopolitaner Zwischenfall sei zwar beigelegt, „ohne eine bewußte Wirkung auf die britische Politik auszuüben". Er habe aber die Schwäche der Stellung Englands in Ägypten deutlich gezeigt und bewiesen, daß die „Politik der Freundschaft mit dem Dreibund durchaus nicht bequem" sei [54]).

Die deutsche Finanzgruppe war von vornherein der Überzeugung, daß die große Linie nach Bagdad nur mit dem deutschen Geld, ohne und gegen England, nicht gebaut werden könne. Um die Verstimmung der Engländer durch das deutsche Vorgehen in der ägyptischen Frage möglichst zu schwächen, fand eine Aussprache zwischen Georg Siemens, dem eigentlichen Leiter der deutschen Gruppe, und Sir Vincent Caillard, dem Administrateur der „Dette Publique Ottomane" und Vertreter der englischen Gruppe in dem Verwaltungsrat der Anatolischen Eisenbahngesellschaft, am 31. Januar 1893 in Wien statt. Sie ist für die spätere Entwicklung der Angelegenheit von einiger Bedeutung und deshalb hier zu erwähnen. Sir Vincent Caillard erklärte, daß in London die Erbauung der Eskischehir—Konya-Bahn als Konkurrenz angesehen werde und dadurch seine Stellung in London sehr schwierig sei. Ferner fühle er sich verpflichtet, als türkischer Vertrauensmann in Finanzsachen, die türkische Regierung darauf aufmerksam zu machen, daß ihre finanzielle Lage es nicht erlaube, neue Staatsgarantien für die Strecken Samsun—Sivas, Bandirma — Konya, Eskischehir — Konya zu übernehmen [55]). Dann stellte er Siemens die Frage, ob man in diesem Aufmerksammachen ein feindseliges Vorgehen gegen die Anatolische Bahngesellschaft erblicken werde. Siemens antwortete mit Nein und entwickelte folgendermaßen seine Ansicht:

1. Die Erbauung der Strecke Samsun—Sivas werde in der Gegenwart gar nicht geplant.

2. Es sei ein Unsinn, gleichzeitig die Bahnen Bandirma—Konya und Eskischehir—Konya herzustellen; die zweite müsse in jeder Hinsicht vorgezogen werden. Die türkischen Finanzen müssen also nur die Garantie der Strecke Eskischehir—Konya übernehmen, durch die sie nicht überlastet werden können, zumal etwa die Hälfte dieser Garantiesumme durch Zuschüsse der neuen Linie an die Hauptlinie (Haydar—Pascha—Ankara) gedeckt werden müsse. Es ist auch dabei von einer

[54]) H. Oncken beurteilt diese Äußerung Greys wie folgt: „In Wirklichkeit scheint die Aufbauschung des Vorganges, der in den Erinnerungen Greys zum bestimmten Auftakt des Erlebens gemacht wird, den Rückschluß auf eine vorhandene antideutsche Voreingenommenheit zuzulassen." Siehe „Das Deutsche Reich und die Vorgeschichte des Weltkrieges", Bd. II, S. 411.

[55]) Aus den vorhandenen Quellen ist es leider nicht zu ersehen, ob Caillard wirklich daran glaubte, daß die Ausführung dieser drei Linien gleichzeitig in Aussicht stünde, oder ob er es nur deswegen gesagt hat, um auf Siemens einen stärkeren Eindruck zu machen und seinen späteren Widerstand (siehe unten S. 39f.) bei der Übertragung der Erhebung von Garantiesummen zur „Dette Publique" zu rechtfertigen.

Verständigung mit den Franzosen die Rede gewesen; Sir Vincent Caillard hielt den Moment für sehr günstig, sich mit den Franzosen zu verständigen; sie möchten aber als „gleichberechtigte Partner" behandelt werden. Siemens vertrat die Ansicht, daß die historische Entwicklung der Gesellschaft berücksichtigt werden müsse. Der Gruppe, die bis jetzt das Unternehmen geführt habe, solle ein gewisses Übergewicht zugestanden werden [56]).

Nach diesen heftigen Kämpfen dauerte es bis zu der endgültigen Entscheidung noch einige Wochen. Der englische Botschafter, wie oben erwähnt, zog alle seine Ansprüche zurück und betätigte sich nicht mehr gegen die deutsche Gruppe. Die Franzosen aber bestanden noch immer auf ihrem Widerstand. Abdulhamid II. glaubte, die französische Gegnerschaft am besten durch eine Kompensation überwinden zu können. Im Einverständnis mit der Anatolischen Eisenbahngesellschaft gab er ihnen die Konzession zur Verlängerung der französischen Izmir—Kasaba-Bahn von Alaschehir bis Afyon Karahisar, zu einer wichtigen Stadt auf der Strecke Eskischehir—Konya. Durch die Fertigstellung dieser Bahn hat später die Bagdad-Bahn den Anschluß zum Ägäischen Meer gewonnen. Am 15. Januar 1893 wurde der Konzessionsvertrag für den Bau und Betrieb der Eisenbahnen von Eskischehir nach Konya und von Ankara nach Kayseri zwischen der kaiserlich ottomanischen Regierung und Herrn Kaulla in seiner Eigenschaft als Vertreter der deutschen Gruppe abgeschlossen. Man sah vorläufig von dem Bau der Linie Ankara—Kayseri ab, indem man die kilometrische Garantiefrage in dem Vertragstext offen ließ. Artikel 36 desselben Vertrages bestimmte, daß deren Bau erst dann in Angriff genommen werden sollte, wenn der Staat die dafür nötige Garantiesumme aufbringen könnte. Diese Strecke ist von der Gesellschaft überhaupt nicht gebaut worden [57]). Die deutsche Gruppe aber gewann damit das Vorrecht in diesem Gebiet und sicherte sich die vorgesehene spätere Verlängerung der Bahn über Ankara—Kayseri—Sivas—Diyari—Bekir—Bagdad nach dem Persischen Meer. Die türkische Regierung hatte offensichtlich beabsichtigt, mit dieser förmlichen Vergebung künftigem Drängen und den Begehrlichkeiten anderer Mächte von vornherein vorzubeugen. Für die Linie Eskischehir Konya garantierte der Staat eine Bruttoeinnahme von 13 800 Frs. pro Kilometer. Die Gesellschaft leistete auch eine Gegengarantie, indem sie sich verpflichtete, daß sie niemals mehr als 5000 Frs. von dieser Garantie vom Staate verlangen werde [58]). Auf der anderen Seite hatten die Franzosen eine größere Garantiesumme für ihre zu bauende Alaschehir Afyon-Strecke verlangt (18 800 Frs. pro Kilometer) und es durchgesetzt, ohne eine Gegengarantie ihrerseits. Für die Deckung der

[56]) Siehe Brief von Siemens an Kühlmann, abgedruckt bei K. Helfferich, Georg v. Siemens, Bd. III, S. 68—69.

[57]) Die türkische Republik stellte diese Strecke im Jahre 1927 mit eigenen Mitteln her.

[58]) Vgl. für diese Sachen ausführlich bei K. Helfferich, G. v. Siemens, Bd. III, S. 70ff; besonders bei Dr. Archangelos Gavriel, Die innere Seite der Anatolien-Bagdadbahn-Gesellschaft, I. Teil, Kapitel III, S. 13ff. (türkisch).

den Deutschen zugestandenen Garantie wurden die Zehnten der Sandjaks Trapezunt und Gümüschhane verpfändet und deren Erhebung der „Dette Publique Ottomane" übertragen.

Eine neue Schwierigkeit erhob sich bei dieser Übertragung: Einige von den Mitgliedern der „Administration de la Dette Publique" wollten die Sache nicht übernehmen. Die im Jahre 1881 geschaffene „Dette Publique Ottomane" war eine türkische Finanzinstitution, die die Aufgabe hatte, gewisse Staatseinnahmen einzuziehen und sie für die Tilgung der Staatsschulden zu verwenden. Ihre Mitglieder setzten sich zwar aus Ausländern zusammen, den Vertretern der Gläubiger des türkischen Staates; sie stand aber trotzdem unter dem türkischen Rechte und hatte mit den Botschaftern im Reiche, d. h. mit der Politik nichts zu tun. Die Botschafter, die im oben geschilderten Kampfe gegen die Deutschen gearbeitet hatten, hatten die Vertreter der Gläubiger der verschiedenen Nationen im Verwaltungsrat der Staatsschulden beeinflußt und in ihnen Helfer gesucht. Sie wollten die Situation ihrer Gegner dadurch erschweren, daß die „Dette Publique" die Einziehung und Verwaltung der von der türkischen Regierung übertragenen Zehnten nicht übernehme. In der Tat hatten die Vertreter Englands, Frankreichs und der Ottomanbank bei den maßgebenden türkischen Stellen halboffiziell merken lassen, daß sie die Einziehung und Verwaltung der allein für die Deutschen bestimmten Garantiesummen gesondert nicht übernehmen könnten; sie erklärten, daß sie dann bereit wären, die Aufgabe zu übernehmen, wenn mit der deutschen Garantie gemeinsam auch die Garantien anderer Gruppen ihnen übertragen würden, nachdem diesen die von ihnen verlangten Konzessionen erteilt worden seien. Dies beunruhigte das Palais und die Pforte. Als Sir Caillard seinen schon in Wien angedeuteten Einspruch offiziell beim Großvesir erhob, betrachtete der letztere dieses Vorgehen des Engländers als eine Einmischung in die inneren türkischen Angelegenheiten und wies es entschieden zurück. Abdulhamid rief seinen Kommissar für die „Dette Publique"Mehmet Murat Bey zu sich, um zu beraten, wie man die Herren des Verwaltungsrates gefügig machen könne. Es war zu erwarten, daß die Vertreter Englands, Frankreichs und der Ottomanbank gegen, und die Deutschlands, Österreichs und Italiens für die Übernahme stimmen würden. Dabei war die Stimme des türkischen Vertreters Hamdi Bey entscheidend. Herr Berger, der Präsident des Verwaltungsrates der „Dette Publique", hatte aber schon dafür gesorgt, daß Hamdi Bey an dem Tage, wo die Frage zur Annahme oder Ablehnung gestellt werden sollte, aus irgendeinem wichtigen Grund zur Versammlung nicht käme. Hamdi Bey hatte sich damit abgefunden, weil er weder durch die Enthaltung seiner Stimme gegen die Instruktionen seiner Regierung, noch durch Zustimmung gegen den Willen von Berger und Caillard, denen er so viel verdankte, handeln wollte. Mehmet Murat zwang dann Hamdi Bey mit schmähenden Drohungen, an dem Tage der Entschei-

[59]) Für die Darstellung dieses Abschnittes ist das türkische Memoirenwerk „Mücahedei Milliye" (Der nationale Kampf) von Mehmet Murat benützt worden.

dung doch zur Versammlung zu kommen. Am Vormittag des Entscheidungstages stattete der türkische Kommissar auch einen Besuch bei Herrn Berger ab und erklärte ihm, daß die Absicht, die Übernahme der fraglichen Garantie abzulehnen, ein Mißbrauch des Vertrauens der Gläubiger sei. Die „Dette Publique" habe nichts gemein mit den Botschaften in Beyoglu (Pera). Sie müsse stets die Vorteile der Gläubiger im Auge haben und sie überall vertreten. Es sei eigentlich eine große Ehre für sie, daß sie dem staatlichen Finanzamt vorgezogen und ihr die Erhebung und Verwaltung der Garantiesumme überlassen werde. Er könne sich nicht erklären, wie es eigentlich möglich sei, daß Herr Berger und seine Gesinnungsgenossen, den Vorschlag um einer diplomatischen Intrige willen ablehnend, die Vorteile der Gläubiger und das große Vertrauen der Welt, das die Verwaltung durch ihre korrekte Handlung sich erworben habe, jetzt zertreten wollten. Dann ging Mehmet Murat zu Drohungen über: Wenn der Rat diese Angelegenheit ablehnen werde, werde er, der Kommissar, im Namen seiner Regierung und der Gläubiger offiziell protestieren und, wenn es nötig sei, mit Waffengewalt die Verwaltung beschlagnahmen; dann werde die Ottomanische Regierung durch ihre Botschafter den Vorfall den Mächten mitteilen und die beschlagnahmten Sachen in ihrer Hand halten, ohne daß etwas davon verloren ginge, bis die Gläubiger, die dabei den Schiedsrichter spielen sollen, neue Vertreter hierher schickten, die deren Vertrauen nicht mißbrauchten und deren Vorteile für diplomatische Umtriebe nicht opferten. Ferner warnte er den Franzosen, daß er ein gefährliches Spiel treibe. Deshalb habe er sich veranlaßt gesehen, ihn freundschaftlich darüber aufzuklären, bevor ein offizieller Schritt getan werde. Wenn er wolle, könne er diese Besprechung für offiziell halten. Diese Mitteilungen zu verwerten oder nicht zu verwerten, stehe ihm auch frei.

Von dieser Aktion des Kommissars hat der Sultan nichts gewußt. Sein energisches und rücksichtsloses Vorgehen führte dazu, daß die Vorlage einstimmig angenommen und damit die Angelegenheit endgültig erledigt wurde. Das war die letzte Szene des seit über zwei Jahren von den Botschaftern und den an der türkischen Bahn Interessierten getriebenen unheimlichen Spieles, die vielleicht deshalb interessant ist, weil sie zeigt, wie man in dem letzten Augenblick noch das letzte Mittel verwendet hat, das Kaullasche Projekt zu Fall zu bringen.

Am Ende eines langen und schweren Ringens um die Erhaltung einer Bahnkonzession in der asiatischen Türkei war die deutsche Gruppe mit Hilfe der deutschen Diplomatie gegen eine Reihe mächtiger Gegner, darunter auch das englische Weltreich, Sieger geblieben. Auch der Sultan hatte erreicht, was er gewollt hatte. Was hatte aber das Deutsche Reich dabei gewonnen? Der deutsche Einfluß am Bosporus hatte sich wohl erheblich gesteigert. Aber kann man das überhaupt einen Gewinn nennen? Das Reich hatte sich damit für ein Unternehmen im Orient engagiert, was unter dem „Eisernen Kanzler" nie hätte geschehen dürfen, und eine Sorge auf sich genommen, welche das Reich in eine gefährliche Verwicklung von welthistorischer Bedeutung hineinziehen konnte. Für die Türkei war dieses Engagement Deutschlands in gewisser

Hinsicht ein Gewinn; denn erstens würden die ihr so nötigen Bahnen gebaut werden, allerdings unter großen finanziellen Opfern, und zweitens würde Deutschland nie damit einverstanden sein, daß die „Orientalische Frage" durch eine Aufteilung ihrer Gebiete seitens ihrer Feinde gelöst werde, weil es darin eine Schädigung seiner Interessen erblicken würde. Andererseits aber geriet der „kranke Mann vom Bosporus" durch das deutsche Engagement in die Gefahr, daß die nach seiner Erbschaft gierigen Mächte jetzt einen Antrieb erhielten, sein Hinscheiden möglichst zu beschleunigen. Bis jetzt waren sie nicht einig geworden, das Problem aufzurollen und den folgenschweren Anstoß, der die politische Landkarte Osteuropas und des nahen Orients mit einem Schlag verändern würde, zu dessen Lösung zu geben. Jetzt konnte der Wunsch auftauchen, die Aufteilung dennoch zu wagen, bevor die Deutschen, die bis jetzt völlig fremd in diesem Gebiete gewesen waren, sich dort festsetzten. Denn, wenn die Deutschen einmal in der Türkei festen Fuß fassen würden, dann müßte man sie auch an der Erbschaft teilnehmen lassen, vorausgesetzt, daß Deutschland überhaupt zu einer Aufteilung bereit war. Ferner war vorauszusehen, daß im Falle einer wirklichen Durchführung der geplanten Reformen das Land sich stabilisieren würde. Dann wären die ganzen Hoffnungen auf Aufteilung zu nichte geworden.

Fragt man sich schließlich, warum der Sultan gerade die Deutschen vorzog[60]), so muß man in erster Linie sagen, daß er, wie von ihm selbst oft wiederholt versichert worden ist[61]), ein großes Vertrauen zu den Deutschen hatte. Er glaubte, daß zur Durchführung seiner Pläne das Deutsche Reich am meisten geeignet sei, weil es kein Grenznachbar und nicht direkt interessiert, am wenigsten politische Ziele verfolgen würde. Außerdem handelten die Deutschen möglichst nach seinem Wunsche, indem sie die Hauptstadt mit den Provinzen verbanden, wodurch die Erhaltung des Reiches erleichtert wurde, während andere Bewerber einen Mittelmeerhafen zu ihrem Ausgangspunkt wählten, was die Zersprengung des Reiches als Folge hätte nach sich ziehen können.

---

[60]) Diese Frage wird in einem der nächsten Kapitel ausführlich behandelt werden.

[61]) Vgl. z. B. das Telegramm des Sultans an den türkischen Botschafter in Berlin vom 6. Okt. 1891, Gr. Pol. Bd. XIV, 2, S. 446. Ferner Radowitz an Caprivi, 24. Okt. 1891, ebenda, S. 446—447 und Radolin an Marschall, 9. Januar 1893, ebenda, S. 458ff.

III.

Politische und wirtschaftliche Hemmungen 1890—1897*).

Nach der endgültigen Sicherung der Konzession der Bahnen Ankara—Kayseri und Eskischehir—Konya für die deutsche Gruppe trat in Konstantinopel eine Entspannung ein. Die Tage des schweren Ringens der Diplomaten — und man möchte sagen der Nationen —, um Vorteile in einem fremden Land zu erwerben, waren vorüber. Die Fortführung des Werkes konnte also von allen Seiten ungestört aufgenommen werden. Wie es vorauszusehen war, begann man sofort mit dem Bau der Strecke Eskischehir—Konya, vor allem deswegen, weil der Anatolischen Eisenbahngesellschaft daran lag, Afyon Karahisar, eine wichtige Station auf dieser Linie, vor den Franzosen, die ihre Izmir—Kasaba-Bahn von Alaschehir her bauten, zu erreichen, um durch eine zweckmäßige Gestaltung des Durchgangsverkehrs den Hauptgewinn nicht nach Izmir, sondern nach Konstantinopel fließen zu lassen. Die andere konzessionierte Strecke, Ankara—Kayseri, zu deren Bau man wenig Lust hatte, blieb unberührt.

Während die Gesellschaft mit den neuübernommenen Bauten beschäftigt war, ruhte Abdulhamid II., dessen weitgehende Bahngedanken uns bekannt sind, nicht. Bei allen Schwierigkeiten von außen und innen, gegen die er fortdauernd zu kämpfen hatte, und der Belastung durch eine Fülle von Regierungsgeschäften [1]), fand der Sultan Zeit, sich um die Verwirklichung des großen Eisenbahnweges ernstlich zu bemühen.

*) Für die Zeit von 1893—1897 ergeben die veröffentlichten Akten des Auswärtigen Amtes gar nichts. Auch die ungedruckten Akten sollen nach einer Auskunft des politischen Archivs des Ausw. Amtes nichts Wesentliches enthalten.

[1]) Als Oberhaupt des Staates traf der Sultan alle Entscheidungen auch in unwichtigen Sachen selbst. Vgl. hierzu: v. d. Goltz, Denkwürdigkeiten, S. 110ff. und N. Jorga, V. Band, 616ff. Dieses System ist für den Staat sehr unheilvoll gewesen. Denn in einem Staatsgebilde wie dem osmanischen konnte ein Mann, selbst wenn er ein Universalgenie wäre, unmöglich Urteile über alle Geschäfte abgeben. Unzählige Akten (manche Tage bis 1200 Schriftstücke), die sich im Yildiz häuften, wurden von einem Hauptsekretariat in Empfang genommen, geordnet und mit einem beigefügten Inhaltsverzeichnis dem Sultan vorgelegt. Er selbst suchte aus dem Inhaltsverzeichnis solche Eingaben, die ihm wichtig erschienen, aus und ließ sie sich vorlegen. Natürlich nahm das geraume Zeit in Anspruch. Wer sein Geschäft möglichst schnell erledigen wollte, suchte irgendwie Beziehungen bei der Umgebung des Sultans und fand durch sie andere Wege und Mittel als die offiziellen: Bestechungen und dergl. Daher die Klagen der Botschafter der europäischen Länder bei jeder Gelegenheit, daß die Staatsmaschinerie sehr langsam funktioniere, und daß man „im Orient Zeit brauche".

Er verlangte von der Gesellschaft, daß sie weitere Verpflichtungen zur Weiterführung der Bahnlinie bis Bagdad übernehme. Im März 1895 bat er den deutschen Botschafter in Konstantinopel, dafür zu sorgen, daß ein Druck der deutschen Regierung auf die Deutsche Bank im Sinne seiner Wünsche ausgeübt werde. Die Deutsche Bank aber wies solche Forderungen mit Entschiedenheit ab. Die Übernahme weiterer Verpflichtungen sei für lange Zeit unmöglich [2]).

Abdulhamid versuchte fast ein Jahr später, im Februar 1896, noch einmal in äußerst dringlicher Weise die Ausführung seiner Wünsche zu erwirken. Der türkische Botschafter in Berlin wurde beauftragt, der deutschen Regierung ein Memorandum zu überreichen. Darin bat er den deutschen Kaiser um die Unterstützung für seinen Plan; er möge Vertreter einer deutschen Finanzgruppe zwecks Verhandlungen über die neuen Eisenbahnkonzessionen nach Konstantinopel schicken. Der Plan des Sultans enthielt diesmal außer der Linie Ankara—Bagdad eine Linie von Ankara nach Erzerum [3]).

Das Auswärtige Amt teilte diese neuen Wünsche des Sultans dem Leiter der Deutschen Bank mit. Georg Siemens hielt sich auch diesmal zurück. Es sei für die Deutsche Bank vorläufig unmöglich, weitere Konzessionen zu übernehmen. Denn die Finanzen der Türkei schienen nicht einmal in der Lage zu sein, die schon bestehenden Garantieverpflichtungen aufzubringen, geschweige denn weitere Garantielasten zu tragen. Die Gegenden, wo der Sultan jetzt Bahnen bauen wolle, seien von den letzten Armenierunruhen so schwer betroffen, daß von einer Rentabilität der zu bauenden Bahnen kaum die Rede sein könne. Siemens empfahl der deutschen Regierung, dem Sultan — da die Deutsche Bank für ihre bisherigen Unternehmungen „auf sein Wohlwollen angewiesen sei" — folgendermaßen zu antworten: Die gesamte Kraft der Deutschen Bank sei jetzt durch die Eskischehir—Konya-Linie in Anspruch genommen; nach deren Fertigstellung und nach der Herstellung von Ruhe und Ordnung in diesen Gebieten werde die Deutsche Bank die Konzessionen der geplanten Linie übernehmen [4]).

Um die Deutsche Bank zur Aktivität zu bewegen, machte der Sultan darnach von seiner alten politischen Methode Gebrauch: Eine französische Gesellschaft bewarb sich damals um die Konzession einer Bahn von Konya nach Basra. Der Sultan versuchte nun, diese Gesellschaft gegen die deutsche Gruppe auszuspielen. Auch dies blieb wirkungslos. G. Siemens nahm diese Drohung des Sultans, daß er die Fortsetzung der großen Linie einer nichtdeutschen Gesellschaft geben werde, nicht ernst. Denn er hielt es angesichts der allgemeinen wirtschaftlichen Lage für unmöglich, daß eine Gesellschaft so viel Mittel, wie für die Ausführung dieser Linie nötig waren, aufbringen würde. Am 12. November 1896 erklärte Siemens dem Auswärtigen Amte noch einmal:

---

[2]) Siehe K. Helfferich, G. v. Siemens, Bd. III, S. 82.
[3]) Ebenda, S. 82.
[4]) Ebenda, S. 83.

„Für die Anatolische Bahn dürfte voraussichtlich jeder Weiterbau ausgeschlossen sein, bis sich die Verhältnisse ihres gegenwärtigen bereits mehr als 1000 km umfassenden Netzes konsolidiert haben“ [5]).

Diese Erklärung deutet darauf hin, daß der Geschäftsmann auf die Solidität des Unternehmens einen besonderen Wert legt. Er mußte jetzt um so vorsichtiger sein, weil die Hauptschuld an dem Zusammenbruch der Nordamerikanischen Bahnen — wie wir bald kennenlernen werden — daran lag, daß man bei den Bauausführungen, verblendet durch die überaus günstig scheinenden Wirtschaftsverhältnisse, den Boden der Solidität verlassen hatte.

Wir sehen, daß die Deutsche Bank sich zu nichts verpflichten will, bevor ihr nicht ein guter Gewinn gesichert erscheint. Die Rentabilität des investierten Kapitals ist also für sie die Hauptsache, was man einer Finanzgruppe aus rein geschäftlichen Gründen nicht verdenken kann. Die türkische Regierung aber hatte bei der Sache nicht den geringsten finanziellen Vorteil. Im Gegenteil, die Staatskasse brachte große Opfer. Der türkische Staat verfolgte mit dem Bau der Bahnen im Lande einen rein politischen Zweck: Die innere Konsolidierung des Reiches und als Folge davon die Erhöhung der Widerstandsfähigkeit gegen die Angriffe von außen. Die wirtschaftliche Entwicklung des Landes durch Schienenwege trat in der damaligen türkischen Eisenbahnpolitik erst an zweite Stelle. So müssen wir das fortwährende Drängen Abdulhamids, ungeachtet der wiederholten Ablehnung der Deutschen Bank, der innen- und außenpolitischen Schwierigkeiten und ungeachtet der allgemeinen wirtschaftlichen Lage der Welt, verstehen. Wenn man diesen Gesichtspunkt vor Augen hält, so findet man die Forderung des Sultans durchaus berechtigt. Ihm war daran gelegen, daß die Bahn gebaut wurde, das Wirtschaftliche konnte ihm Nebensache sein.

Während wir die Motive des türkischen Drängens so erklären können, sind die Gründe der deutschen Zurückhaltung auf zweierlei Tatsachen zurückzuführen:

1. Auf die Tatsache, daß die Deutsche Bank von der nordamerikanischen Krise schwer getroffen wurde;

2. auf die Tatsache, daß in der Mitte der neunziger Jahre die Existenz des türkischen Staates fraglich wurde.

Wir müssen also diese Zurückhaltung der Deutschen Bank von zwei Gesichtspunkten aus, dem wirtschaftlichen und dem politischen, betrachten. Es ist nicht die Aufgabe dieser Arbeit, die nordamerikanische Wirtschaftskrise, die 1893 ausbrach und darnach lange Zeit sich ungünstig auswirkte, sowie die Ereignisse und Zustände, welche damals die Existenz des Ottomanischen Reiches bedrohten, erschöpfend zu behandeln. Sie müssen aber hier, wenigstens die wichtigsten darunter, so weit erörtert werden, daß man einen kurzen Überblick über die damaligen Verhältnisse gewinnt, um den Zusammenhang dieser Darstellung allgemein verständlich zu machen.

[5]) Ebenda, S. 83.

Die Entwicklung des nordamerikanischen Wirtschaftslebens, darunter besonders die des Eisenbahnwesens in den achtziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts, ist eine erstaunliche; gerade diese ungeheuer rasche Entwicklung zog schwere Folgen nach sich. Das deutsche Kapital, das sich von einer den Fremden untergeordneten Stellung im Auslande zu befreien begann, beteiligte sich hierbei in beträchtlichem Maße. Nach dem Jahre 1882, wo die von Henry Villard geschaffene Northern Pacific-Bahn feierlich eröffnet wurde, hatte sich die Deutsche Bank für dieses Geschäft immer mehr interessiert. In den folgenden Jahren wurde eine großzügige und kostspielige Erweiterung dieses Bahnnetzes unternommen, die zum größten Teil mit deutschem Kapital finanziert wurde. Seit Juli 1890, wo man die „Sherman-Bill" zwecks Hebung des Silberpreises in den Vereinigten Staaten von Nordamerika einbrachte, um die amerikanische Währung aufrechtzuerhalten, fürchtete man eine Erschütterung des allgemeinen amerikanischen Wirtschaftslebens. Die Unsicherheit wuchs immer mehr [6]). Alle Maßnahmen, die getroffen wurden, um den Zusammenbruch des amerikanischen Geldwesens zu verhindern, vermochten nicht, der kommenden Katastrophe Halt zu gebieten. Die Einstellung der freien Silberprägung bei den indischen Münzstätten im Juli 1893 gab den letzten Anstoß zu der seit langem gefürchteten Wirtschaftskrise [7]). „Das Land der unbeschränkten Möglichkeiten" befand sich nunmehr im vollen wirtschaftlichen Wirrwarr. Mehrere Banken meldeten Konkurs an. Auch die Eisenbahngesellschaften wurden von dieser Krise schwer getroffen. Sie hatten miteinander gewetteifert, um das riesige Territorium der Vereinigten Staaten so schnell wie möglich wirtschaftlich zu erschließen. Dabei hatten sie die „Grundsätze der Stabilität" verlassen. Unter diesen Gesellschaften war die Northern-Pacific eine der am besten organisierten und am besten geleiteten. Trotzdem konnte sie vor dem völligen Zusammenbruch nicht gerettet werden. Sie mußte auch, wie mehrere Eisenbahngesellschaften vorher und gleichzeitig, unter staatliche Zwangsverwaltung gestellt werden.

Diese Krise war für die bis dahin so erfolgreiche Entwicklung der Deutschen Bank ein schwerer Schlag. Es kam noch hinzu, daß frühere Verluste, die ihr durch die Emission von argentinischen und italienischen Werten entstanden waren, noch nicht überwunden waren. Drei volle Jahre mühsamer Arbeit waren nötig, um den sofort in Angriff genommenen Reorganisationsplan durchzuführen.

Durch diese nordamerikanischen Vorgänge war die Deutsche Bank sehr stark in Anspruch genommen; man konnte von ihr nicht erwarten, daß sie jetzt in ein Geschäft Kapital investierte, bevor sie sich von der Rentabilität derselben völlig überzeugt hatte, zumal vorläufig keine Konkurrenz zu befürchten war: Die Ottomanbank, die in erster Linie in Frage kam, war in diesen Jahren so lahmgelegt, daß sie nicht im Stande war, sich in diesem Gebiete ernstlich zu betätigen. Wie jedes große Finanzinstitut wurde die Ottomanbank auch von der eben kurz geschilderten nordamerikanischen Wirtschaftskrise getroffen. Sie wurde außer-

[6]) Vgl. Helfferich, G. v. Siemens, Bd. II, S. 250.
[7]) Vgl. hierfür ausführlich Helfferich, G. v. Siemens, Bd. II, S. 250ff.

dem aber — und dies in viel schlimmerem Maße — von einem anderen Unglück heimgesucht: Die südamerikanischen Minenwerte, von denen die Ottomanbank eine beträchtliche Menge besaß, fielen im Jahre 1895 erheblich. Infolgedessen brach in Konstantinopel eine „Panik" aus. Die Bank geriet in eine äußerst schwierige Lage. Sogar die von ihr finanzierten Gesellschaften wie die Smyrna–Kasaba-Bahngesellschaft [8]) und die Gesellschaft, die im Juni 1893 mit Hilfe des französischen Botschafters die Konzession zur Verlängerung der syrischen Bahn Beyruth–Damaskus nach Biredyik am Euphrat erhalten hatte, mußten ihre Bauarbeiten einstellen [9]).

Zusammenfassend kann man folgendes sagen:

Die Deutsche Bank ist gegenüber dem Drängen des Sultans auf Übernahme weiterer Verpflichtungen sehr zurückhaltend wegen der eben geschilderten Schwierigkeiten; sie ist ferner sehr vorsichtig bezüglich der Erweiterung des Anatolischen Bahnnetzes, weil der Zusammenbruch der Northern-Pacific-Bahn als erschreckendes Beispiel vor ihren Augen steht. Sie kann auf dieser Zurückhaltung und Vorsicht um so mehr beharren, da sie sich durch keinerlei Konkurrenz in der Türkei bedroht fühlt.

Werfen wir nun einen kurzen Blick auf die politischen Hemmnisse, die die Erweiterung der Anatolischen Bahnen verzögerten:

„Die Unabhängigkeit der Türkei", so führte Lord Salisbury in seiner sensationellen Oberhausrede am 15. August 1895 aus, „ist zwar in das europäische Staatsrecht eingeschrieben und durch die Verträge von Paris und Berlin gewährleistet, ist aber doch eine ganz besondere Unabhängigkeit, die auf Grund der Übereinkunft anderer Mächte besteht, sie nicht anzutasten und sie aufrecht zu erhalten. Wie lange der heutige Zustand der Dinge andauern wird, das scheint mir, ich gestehe es, heute mehr zweifelhaft als vor zwanzig Jahren" [10]). Wie diese Worte des englischen Premiers zu verstehen geben, war die Stärke des Osmanischen Reiches eine ihr von anderen Mächten verliehene künstliche. Obwohl dies schon seit langen Jahren der Fall war, hatte sich der Bestand des türkischen Staates vorher nie so gefährdet gezeigt als in der Mitte der neunziger Jahre des vorigen Jahrhunderts, auch nicht damals, als die Russen 1888 dicht vor den Toren der Hauptstadt standen.

Die Geschichte des Hamidischen Zeitalters ist voll von inneren Wirren, die nicht nur von seiten seiner christlichen, sondern auch seiner mohammedanischen Untertanen hervorgerufen worden sind. Zwei von diesen Ereignissen, wodurch nicht nur das Ansehen des Staates tief sank, sondern seine Existenz überhaupt in Frage gestellt wurde, stehen mit unserem Thema in indirektem Zusammenhang: 1. die armenische

[8]) Diese Gesellschaft hatte, wie wir oben sahen, die Verlängerung der genannten Bahn bis Afyon—Karahisar übernommen.

[9]) Helfferich, III, S. 80f.

[10]) Gr. Pol., Bd. 10, S. 32, Fußnote.

Frage, 2. die kretische Frage und der daraus entstandene türkisch-griechische Krieg. Beide Ereignisse hatten allerdings sehr verschiedene Folgen. Wenn das erstere, die armenische Frage, Lord Salisbury zu seiner eben zitierten öffentlichen Kundgebung veranlaßt hat, was die Größe der Gefahr, welche über dem Staate schwebte, sehr deutlich zum Ausdruck bringt, so hat der für die Türkei erfolgreiche Ausgang des türkisch-griechischen Krieges das Ansehen des Staates erhöht und die Machtstellung des Sultans in gewisser Hinsicht befestigt.

Das armenische Problem in der Türkei war in den 90er Jahren nichts Neues. Wie alle christlichen Völker des türkischen Reiches im 19. Jahrhundert, waren auch die Armenier bestrebt, sich vom osmanischen Staatskörper loszureißen. Schon hatten sie 1860 eine Konstitution verlangt. Sie wurde ihnen seitens der Pforte 1863 gewährt und so bekamen sie eine Nationalversammlung von 400 Mitgliedern neben dem Katholikos, dem religiösen Führer der Nation, der dann zwei Verwaltungskomitees von dieser Nationalversammlung erhielt[11]).

In den folgenden Jahren arbeiteten die Armenier fortdauernd für ihre völlige Autonomie. Deshalb waren sie mit den Zugeständnissen, die ihnen von den Türken gemacht wurden, nie zufrieden und sie verlangten immer mehr. Sie wagten sogar während des türkisch-russischen Krieges 1877/78, ihre Sympathien für die Russen zu bekunden, was begreiflicherweise manche Rachetaten der Moslems verursachte. Das Land, das man Armenien zu nennen pflegte, war nicht einheitlich und geschlossen von Armeniern bewohnt[12]). Es befanden sich dort in überwiegender Anzahl Bewohner türkischer und kurdischer Abstammung. Durch den Berliner Vertrag von 1888 war es unter die drei benachbarten Staaten, die Türkei, Rußland und Persien, geteilt. Die armenische Bevölkerung zählte im ganzen weniger als 2 Millionen Menschen; davon lebten über eine Million in Rußland, ungefähr 800 000 in der Türkei (davon allein 160 000 in Konstantinopel) und etwa 100 000 in Persien[13]). Die im türkischen Teile wohnenden Armenier waren im ganzen Lande zerstreut. Nirgends bildeten sie die Mehrheit der Bevölkerung. Diese Tatsache ist sehr wichtig. Denn man wußte nicht, wo ein Armenien geschaffen werden sollte. So erklärte z. B. Fürst Lobanow, er kenne wohl Armenier, aber kein Armenien[14]). Unter anderem verpflichtete der Berliner Vertrag die Türkei (Art. 61), zur Besserung der Lage der Armenier im Reiche Reformen einzuführen. Diese Verpflichtungen wurden aber nicht erfüllt und so wurden die armenischen Befreiungsbestrebungen immer reger. Ende der 80er Jahre finden wir in Europa, besonders in England „armenisch-nationalistische Organisationen", die mit publizistischen

[11]) Jorga, Geschichte des Osmanischen Reiches, Bd. V, S. 606.
[12]) Gr. Pol., Bd. 9, S. 202.
[13]) H. Preller, Salisbury und die türkische Frage im Jahre 1895, S. 26.
[14]) Les Armeniens, en somme, sont répendus dans tous les pays, ou plutôt dans le monde entier; mais il n' existe pas, à vrai dire, un coin que l' on puisse appeler Armenie. Siehe Victor Bérard, La politique du Sultan, S. 301; aus dem französischen „Livre bleu", 1896, I, p. 16.

Mitteln die Europäer für ihre Freiheitsideen zu gewinnen suchten. Sie nahmen jede Gelegenheit wahr, die Aufmerksamkeit Europas auf sich zu lenken und das Herz der zivilisierten Welt zu rühren. Unter allen europäischen Mächten war es England, das sich am meisten der Armenier angenommen hatte, wohl aus zwei Gründen: 1. aus machtpolitischen Gründen. Wir sahen schon, daß England seit jeher bestrebt war, sich den kürzesten Weg nach Indien zu sichern. Es wartete auf einen günstigen Augenblick, um Ägypten in seinen Besitz zu bringen. Nachdem dies erreicht war, gingen die englischen Bestrebungen dahin, den Sultan unter ständigem Druck zu halten, damit er ja nicht die ägyptische Frage aufrollte und die Räumung dieses Landes von Engländern verlangte. Die armenische Reformangelegenheit gab nun den willkommenen Anlaß zu diesem Druck.

2. Der zweite Grund ist in gewissen zivilisatorisch-humanen Bestrebungen zu erblicken. Die englischen Liberalen zeigten immer eine Sympathie gegenüber den Christen in der Türkei. Als der Sultan mit der Durchführung der versprochenen Reformen immer wieder zögerte, trat die englische Regierung, sich auf die Rechte des Berliner Vertrages berufend, wiederholt bei der türkischen Regierung für die Armenier ein: So im Juni 1881, im Herbst 1881, im Mai 1883 und im August 1886[15]). Durch diesen wiederholten Druck erreichte aber England nicht einmal so viel, daß die Armenier wenigstens vorläufig zufrieden gewesen wären. So kam es am 27. Juli 1890 zu einem Aufstand der Armenier selbst in Konstantinopel (bis dahin hatten sich die armenischen Unruhen nur in den östlichen Provinzen abgespielt), der wahrscheinlich durch die Londoner Komitees inszeniert wurde[16]). Dieses Ereignis machte diesmal das Eingreifen nicht nur Englands, sondern auch anderer europäischer Mächte nötig; und von nun an beobachten wir bei solchen armenischen Unruhen[17]), die sich in den folgenden Jahren immer wiederholen[18]), ein gemeinsames Vorgehen, wenigstens den Willen zum gemeinsamen Vorgehen der europäischen Mächte, insbesondere Englands, Frankreichs und Rußlands, gegen die Pforte. Die Eingriffe dieser Staaten sind nicht immer ausgesprochen zugunsten der Armenier, sondern mit eigenen Zielen verknüpft. Es sind in der Hauptsache England und Rußland, die anläßlich der armenischen Frage in der Türkei gegeneinander auftreten. Bei der Betrachtung der englischen Haltung in der armenischen Frage müssen wir zwischen dem liberalen und dem konservativen Kabinett unterscheiden. Das liberale Kabinett wird in seinem Vorgehen zugunsten der Armenier mehr von humanitären Gründen bestimmt. Dagegen

[15]) Siehe Gr. Pol., Bd. 9, S. 189.

[16]) Vgl. Gr. Pol., Bd. 9, S. 194, 209, 221.

[17]) In der Mitte der 90er Jahre erreichten die armenischen Wirren ihren Höhepunkt. Es kam in vielen Orten der Türkei zu blutigen Zusammenstößen und Metzeleien zwischen den Mohammedanern und Armeniern.

[18]) Es ist hier nicht der Ort, auf die Einzelheiten dieser äußerst komplizierten Wirren und daraus veranlaßten Verhandlungen sowohl der Mächte untereinander als auch mit der Pforte einzugehen.

wird die konservative Regierung, die sich aus Prinzip nicht so sehr in die inneren Angelegenheiten der Türkei einmischen will, gewissermaßen dazu gezwungen, um ihre Stellung zu behaupten; denn die englischen Liberalen, welche den in der Türkei wohnenden Christen mehr Sympathie entgegenbrachten als den Türken selbst, erregten die öffentliche Meinung gegen die konservative Regierung, die nichts gegen die in der Türkei stattfindenden Metzeleien unternehmen wolle. Die revolutionären Armenier fanden ihre mächtigste Stütze in Gladstone[19]), der gegen das zweite Kabinett Salisbury die liberale Opposition führte, bis er im August 1892 die Regierung übernahm. Der Tätigkeit Gladstones für die armenische Frage in England lag in erster Linie das innere politische Bestreben zugrunde, dem türkenfreundlichen Ministerium Salisbury Schwierigkeiten zu bereiten[20]).

England und Rußland verfolgten verschiedene Ziele mit ihrem Eingreifen in die armenische Frage. Es kam zwar zu einem Einverständnis zwischen England, Rußland und Frankreich, um gemeinsame Schritte bei der Pforte bezüglich der Reformforderung für die Armenier zu unternehmen: Der sogenannte „Armenische Dreibund" vom Jahre 1894. Dieser armenische Dreibund kam aber nie zu einer wirklichen Zusammenarbeit, da die Interessen Englands und Rußlands auseinanderliefen. England scheint zunächst ein autonomes Fürstentum Armenien schaffen zu wollen. Anfang Oktober 1893 riet sogar der englische Botschafter in Konstantinopel, Sir Clare Ford, dem Sultan, „den Armeniern eine administration autonome zu gewähren"[21]). Der Sultan lehnte freilich einen derartigen Vorschlag ab mit der Begründung, daß dies für die im ganzen Reiche zerstreuten Armenier unmöglich sei und „einen Axthieb an der Wurzel des türkischen Staates" bedeuten würde. Dagegen war die Schaffung eines autonomen Armeniens für Rußland höchst unerwünscht, und zwar aus folgenden Gründen: 1. Das Zarenreich sah in einem solchen Fürstentum an der türkisch-russischen Grenze ein zweites Bulgarien, das den russischen Drang gegen das Mittelmeer verhindern würde[22]).

2. Es erblickte darin ferner die Gefahr, daß eine Unabhängigkeit der türkischen Armenier bei den russischen Armeniern, die systematisch slavisiert wurden, die Lust zum Anschluß an ihre Volksgenossen erwecken könnte.

3. Die Entlastung von dem innerpolitisch so schwierigen Problem der armenischen Frage konnte den osmanischen Staat zu einer Stärkung der machtpolitischen Position führen, was der traditionellen russischen Politik der Zersetzung der Türkei widersprochen hätte, deshalb unterstützte Rußland nur nominell die englischen Reformforderungen

[19]) Gr. Pol., Bd. 9, S. 194.

[20]) Preller, S. 26f. Vgl. auch: Die Äußerung des englischen Militärattachés in Berlin, Oberst Swain, gegenüber dem Kaiser im Dez. 1895: „Der eigentliche Grund zu den armenischen Wirren sei unzweifelhaft die Aktion Gladstones unter der Ägide Argylls und Westministers gewesen", Gr. Pol., Bd. 10, S. 251.

[21]) Gr. Pol., Bd. 9, S. 198.

[22]) Vgl. Gr. Pol., Bd. 9, S. 193, 195, 196.

bei der Pforte. In Wirklichkeit ermutigte es heimlich den Sultan, gegen die Reformforderungen des Armenischen Dreibundes zähen Widerstand zu leisten. Die Zähigkeit des Sultans in dieser Frage ist zum größten Teil darauf zurückzuführen. Dadurch erreichte Rußland einmal, daß die Briten, die für die Armenier am meisten eintraten, keinen weiteren Einfluß in der Türkei gewannen, was bei eventueller späterer Aufteilung der türkischen Erbschaft sich nur zu seinen Gunsten auswirken würde; ferner noch, daß die Unruhen in der Türkei nie aufhörten. Statt offener Gewaltanwendung zog Rußland es vor, die Türkei den Weg der Selbstzersetzung gehen zu lassen. Daher war es bestrebt, jeden gewalttätigen Schritt, der zur Durchsetzung der Reformforderungen seitens einer anderen Macht bei der Pforte unternommen werden sollte (der englische Botschafter in Konstantinopel spricht oft von Gewaltanwendungen gegen die Pforte, als diese sich weigert, die Reformvorschläge der Mächte anzunehmen[23]), zu verhindern, damit die Autorität des Sultans in seinem Lande unversehrt bliebe; denn in Abdulhamid erblickte es mit Recht die geeignetste Person, die das Land am leichtesten und am schnellsten zum Abgrund führen würde. Der Zeitpunkt für die Aufteilung der Türkei schien ihm in der Mitte der neunziger Jahre nicht günstig, weil es im Osten mit anderen Aufgaben allzu sehr beschäftigt war. Das ist der eigentliche Grund, warum in diesen Jahren es immer für die Erhaltung des status quo eintrat, sobald irgendetwas gegen die Türkei unternommen werden sollte.

Die englische Haltung läßt den Wunsch nach einem autonomen Armenien erkennen, und zwar aus folgenden Gründen: 1. Armenien würde gewissermaßen einen Riegel gegen den russischen Drang nach dem Mittelmeer bedeuten. Dadurch würde das britische Imperium eine Sorge um seine Weltherrschaft weniger haben. 2. Es ist ihm erwünscht, die armenische Frage zu einer definitiven Regelung zu bringen, damit entgegen den russischen Intentionen im Lande endlich einmal Ruhe herrscht und diese glaubt es durch die Gewährung einer Autonomie am besten herbeiführen zu können. Als es später sieht, daß dies unmöglich ist, tritt es energisch dafür ein, wenigstens die durch den Berliner Vertrag versprochenen Reformen zur Durchführung zu bringen. Es scheut sich nicht, seine Flotte wiederholt zu diesem Zwecke in Bewegung zu setzen: Juni 1895, November 1895.

Frankreich befindet sich in dieser Frage vollkommen im russischen Schlepptau.

Der Sultan ist gegen die Reformforderungen der Mächte äußerst zäh und will keineswegs nachgeben. Dabei wird es durch die Uneinigkeit der reformfordernden Mächte ermutigt. Als diese geschlossen gegen ihn vorgehen zu wollen scheinen, da versucht Abdulhamid, durch die befreundeten Mächte, vor allem durch die deutsche Regierung, in London zu seinen Gunsten zu intervenieren[24]). Die verlangten Re-

[23]) Vgl. Gr. Pol., Bd. 9, S. 236—237.
[24]) Gr. Pol., Bd. 9, S. 199ff.

formen lassen sich hauptsächlich in folgenden Punkten zusammenfassen:

1. Einsetzung einer ständigen, in Konstantinopel tagenden Kontrollkommission, deren Mitglieder zur Hälfte aus Mohammedanern und zur Hälfte aus Christen bestehen sollten. Ihre Aufgabe würde die Beaufsichtigung und Durchführung der Reformen in den armenischen Provinzen sein.

2. Die Wahl der Gemeindevorsteher (Müdürs) sollte durch die Gemeinderäte erfolgen; sie dürften nicht durch den Staat ernannt werden, wie es bisher auch in den anderen türkischen Provinzen üblich war.

3. Die Christen sollten als Offiziere zur Gendarmerie zugelassen werden[25]). Auf diesen drei Punkten bestanden die Mächte hartnäckig. Der Sultan gab erst dann nach, als er sich von allen Seiten verlassen sah[26]). So sah er sich gezwungen, am 17. Oktober 1895 ein Reformedikt im Sinne der Vereinbarungen der drei Botschafter und der Pforte durch ein Jrade zu genehmigen, das am 20. Oktober veröffentlicht wurde[27]).

Trotz aller dieser erpreßten Reformversprechungen wurden die armenischen Unruhen nicht zum Stillstand gebracht. In den folgenden Jahren kam es überall zu blutigen Wirren. Ende August 1896 kam es in Konstantinopel zu einer blutigen Unterdrückung der armenischen Aufständischen, die monatelang das Gespräch der europäischen Presse bildete[28]). Den Botschaftern der europäischen Mächte erschien eine Zeitlang die Sicherheit der europäischen Kolonien in der türkischen Hauptstadt gefährdet und sie forderten von ihren Regierungen ein zweites Stationärschiff zum Schutze ihrer Untertanen am Bosporus. Nach langen Verhandlungen einigten sich die Mächte schließlich, die von ihren Botschaftern angeforderten Kriegsschiffe zu entsenden[29]).

Jedesmal, wenn die Unruhen ausbrachen, versprach der Sultan die energische Durchführung der von den Botschaftern verlangten Maßnahmen. Alle diese Maßnahmen, soweit sie in die Tat umgesetzt wurden, waren aber nicht imstande, endgültig die Ruhe wiederherzustellen. So schien es, daß der Sultan nicht in der Lage war, seine Autorität zur Geltung zu bringen. Eine Zeitlang wurde von manchen Kreisen auf beiden Seiten seine Absetzung erwogen[30]), wobei man sich allerdings nicht darüber klar werden konnte, ob dies an den Tatsachen etwas ändern würde. War der Zusammenbruch des türkischen Reiches nunmehr unvermeidlich? Was sollte aber dann werden?

Der Zusammenbruch des osmanischen Reiches schien unmittelbar nahegerückt zu sein, als Lord Salisbury Ende Juli 1895 mit seinem „Aufteilungsplan der Türkei" an den deutschen Botschafter in Lon-

[25]) Vgl. Gr. Pol., Bd. 10, S. 49f.
[26]) Gr. Pol., Bd. 10, S. 65.
[27]) Staatsarchiv, Bd. 58, S. 164ff, Gr. Pol., Bd. 10, S. 187f.
[28]) Gr. Pol., Bd. 12, S. 26.
[29]) Vgl. Gr. Pol., Bd. 10, S. 197.
[30]) Gr. Pol., Bd. 10, S. 59ff., Bd. 10, S. 190.

don, Herrn v. Hatzfeldt, ganz vertraulich herantrat[31]). Nach dem Galadiner, das bei der Königin von England am 5. August in Cowes in Anwesenheit des deutschen Kaisers stattfand, kam Salisbury erneut auf seinen Teilungsgedanken zu sprechen. Die deutschen Diplomaten, die genau wußten, daß die Aufteilung der Türkei ohne Krieg unmöglich war, hatten den Kaiser vorher davon unterrichtet und darauf hingewiesen, welche Gefahren ein solcher folgenschwerer Plan in sich barg. Sie warnten ihn dringend davor, sich in irgendeiner Form darauf einzulassen. Dementsprechend handelte Wilhelm II. und teilte die Ansicht des Premiers, daß die Türkei nicht mehr lebensfähig sei, nicht. Er gab zu verstehen, nach seiner Ansicht sei die Türkei durch Reformen zu konsolidieren. Den Sultan solle man „durch freundschaftliche Vorstellung zur Absetzung schlechter Beamter und zur Ernennung zuverlässiger Persönlichkeiten" bewegen [32]).

Die Frage nach der Bedeutung dieser Verhandlungen ist zuletzt von F. Meinecke[33]) und von Hugo Preller[34]) untersucht worden. Nach Meinecke sind der Kaiser und Holstein dafür verantwortlich, daß der Salisburysche Teilungsplan nicht zur Ausführung kam (S. 49) und dadurch eine günstige Gelegenheit zur Verständigung mit England verpaßt wurde. Anhand der bis jetzt erschienenen Quellen hat aber Preller wahrscheinlich gemacht, daß Salisbury überhaupt keinen Teilungsplan gehabt habe (S. 85ff.). Dem Premier sei sogar die Aufteilung der Türkei unerwünscht gewesen; er habe aber nicht geglaubt, daß die Türkei noch lange bestehen könne, es müsse eines Tages zu ihrer Aufteilung kommen, auch wenn jetzt die armenische Frage beigelegt werden könne. „Komme es aber einmal zum Zusammenbruch, so sei der Krieg unvermeidlich." Preller antwortet nun auf die Frage: „Warum hat Salisbury mit fast allen Mächten über die Liquidation der Türkei Fühlung genommen?" Salisbury habe den Teilungsplan von seinen liberalen Vorgängern übernommen. „Es war seine in der Verantwortlichkeit vor Krone und Parlament begründete Pflicht, den Gedanken hinsichtlich seiner Durchführbarkeit und Tragweite zu prüfen, als die Königin ihm die Staatsleitung wieder übertragen hatte. Dieser Pflicht der Prüfung hat er sich unterzogen und England kann ihm danken, daß er mit größter Vorsicht dabei verfuhr." Er mußte, sagt Preller weiter, auf einen Krieg um die türkische Erbschaft gefaßt sein und wollte bei den anderen Mächten sondieren, wie sie sich beim etwaigen Eintritt dieses Falles verhalten würden.

Die Frage, ob Salisbury überhaupt einen Teilungsplan gehabt hat und das, was er mit seinen Eröffnungen bei den Kabinetten des Drei-

[31]) Gr. Pol., Bd. 10, S. 10ff., 40f.

[32]) Gr. Pol., Bd. 10, S. 25ff. Es fehlt uns eine genaue Inhaltswidergabe der Besprechung zwischen dem Kaiser und Salisbury. Die Ausführungen Eckardsteins: „Lebenserinnerungen und politische Denkwürdigkeiten, Bd. I, S. 221ff., II, S. 244, III, S. 12ff." sind durch die veröffentlichten Akten des Auswärtigen Amtes wertlos geworden.

[33]) In: Geschichte des deutsch-englischen Bündnisproblems 1890–1901, 1927, 3. Kap.

[34]) In seiner Schrift: Salisbury und die türkische Frage im Jahre 1895, 1930.

bundes und des Zweibundes gewollt hat, wird erst völlig geklärt werden, wenn die Staatsakten des Premiers für die Forschung zugänglich gemacht werden.

Preller glaubt also, daß die ganze Angelegenheit nur ein bloßes Sondieren bei den anderen Mächten gewesen sei, um festzustellen, ob diese mit einer Teilung der Türkei rechneten. Als diese Umfragen ein negatives Ergebnis gezeigt hatten, da habe Salisbury auch seinen „Teilungsplan" fallen lassen. Darüber hinaus kann man noch eine andere Vermutung hegen, warum Salisbury seinen Plan aufgeworfen hat: Wir wissen, daß die englische Regierung seit jeher für die armenische Reformfrage interessiert war und sich für deren Durchführung gewissermaßen engagiert hatte. Die bisherigen Erfahrungen hatten aber gezeigt, daß der Sultan bei der Annahme der Reformen äußerst zäh war und Rußland, das kein Interesse an der Durchführung dieser Reformen hatte, den Sultan in seinem Widerstand unterstützte. Dann müssen wir uns ständig vor Augen halten, daß das konservative Kabinett Salisbury fortwährend mit der liberalen Oppostion, die gerade die armenische Frage als innerpolitische Waffe in der Hand hielt, zu kämpfen hatte. Es kam ihm darauf an, mit einem Erfolg in dieser Frage den oppositionellen Liberalen entgegentreten zu können. Dieser Erfolg war aber angesichts der Zähigkeit des Sultans und der Haltung Rußlands bis jetzt nicht zu erreichen gewesen. Nun wollte er vielleicht eine Pression auf die Mächte, vor allem auf Rußland, ausüben, indem er seinen Teilungsplan aufwarf. Rußland würde vielleicht die Unterstützung des Sultans unterlassen und für die Durchführung der Reformen eintreten, sobald es sah, daß die Engländer jetzt um die türkische Erbschaft mit anderen Mächten verhandelten. Dieser Plan würde auch auf die deutsche Regierung dieselbe Wirkung ausüben. Salisburys oben zitierte Rede vom 15. August[35]) sollte wahrscheinlich ebenfalls eine öffentliche Drohung sein, um den Sultan zur Nachgiebigkeit zu bringen[36]). Der Premier wußte sicherlich auch, daß die Aufteilung der Türkei nicht im deutschen Interesse war. Deutschlands wirtschaftliche Unternehmungen erforderten es, daß die Länder des osmanischen Reiches zusammenblieben. Es ist wieder eine andere Frage, die hier nicht untersucht werden kann, ob Salisbury sein Ziel, die Mächte zu einem gemeinsamen energischen Schritt bei der Pforte zu veranlassen, erreicht hat. Jedenfalls wird diese Vermutung durch die Tatsache bekräftigt, daß er nach einem geringfügigen Erfolg beim Sultan, nämlich dem schon genannten Reformedikt, überhaupt nicht mehr von seinem „Aufteilungsplan" spricht *). Wenn Preller daraus folgern zu können glaubt, daß Salisbury überhaupt keinen „Aufteilungsplan" gehabt habe, so könnte man wohl annehmen, daß der Premier das

[35]) Siehe: Schultheß' Geschichtskalender 1895, S. 243; Gooch, S. 238; auch ein Teildruck in der Gr. Pol., Bd. 10, S. 32, Fußnote.

[36]) Gr. Pol., Bd. 10, S. 32f.

*) Siehe auch die von H. Oncken, II, 431, zitierte interessante Quellenstelle und die Auffassung Onckens überhaupt!

Gerücht eines Aufteilungsplanes durch die diplomatische Welt gehen ließ, um die Reformmächte zu einer energischen Aktivität am Bosporus anzuspornen und den Sultan zur Nachgiebigkeit zu zwingen.

Für uns ist wichtig, daß dieser Aufteilungsplan einmal da war, und zwar von England aus, das bis jetzt ein Hauptziel seiner Politik in der Erhaltung der Türkei erblickt hatte. Stand man nun hier vor einer welthistorischen Schwenkung der englischen Politik? Sollte die orientalische Frage wirklich gewaltsam gelöst werden? Zwar hatte die deutsche Diplomatie einer solchen Lösung keineswegs ihre Zustimmung gegeben (das Gespräch von Cowes). Würde aber durch diese Haltung das Projekt einer gewaltsamen Lösung der Frage zum Scheitern gebracht werden? Wenn nicht, wer konnte dann wissen, welche Veränderungen und Machtverschiebungen von welthistorischer Bedeutung eintreten würden! In dieser Sachlage war es klar, daß die deutsche Diplomatie den deutschen Kapitalisten die Ausdehnung ihrer wirtschaftlichen Unternehmungen in einem solch unsicheren Lande nicht empfehlen konnte.

Obwohl das Gespenst dieses sensationellen Planes sich verhältnismäßig schnell verflüchtigte, hinterließ es doch in Deutschland ein gewisses Mißtrauen und das Gefühl der Unsicherheit gegenüber der englischen Politik, um so mehr, da in den folgenden Jahren armenische Unruhen trotz alledem nicht aufhörten.

Die Haltung der deutschen Diplomatie in der armenischen Frage bleibt nach wie vor ziemlich passiv. Sie ist immer bereit, sich am gemeinsamen Vorgehen der Mächte in Konstantinopel zu beteiligen, ohne jedoch dabei besonders in den Vordergrund zu treten. Sie gibt dem Sultan freundschaftliche Ratschläge und ernste Mahnungen [37]) zwecks Regelung der Angelegenheit. Die Versuche des Sultans, die deutsche Regierung für seine Zwecke bei den anderen Regierungen als Druckmittel zu gebrauchen, scheitern jedesmal. Sie ist ferner bestrebt, Österreich und Italien davon abzuhalten, daß diese sich von England gegen Rußland verschieben ließen[38]). Die deutsche Regierung befürchtete zeitweise, daß ein infolge der Spannung in der armenischen Frage durchaus im Bereich der Möglichkeit liegender Krieg zwischen England, Österreich-Ungarn und Italien auf der einen, Rußland und Frankreich auf der anderen Seite ausbrechen könnte. Hierin lag die Gefahr, daß Deutschland selbst in einen solchen Krieg leicht hineingezogen wurde. Da ließ die Wilhelmstraße dem Sultan eine „letzte Warnung" erteilen, die ihre Wirkung nicht verfehlte [39]). In Berlin hat man an eine wirkliche und dauernde Verständigung und Zusammenarbeit zwischen England, Frankreich und Rußland, wie sie der „armenische Dreibund" in Aussicht stellte, mit Rücksicht auf die großen russisch-englischen Gegensätze nie geglaubt[40]).

[37]) Gr. Pol., Bd. 10, S. 44, 54, 57f., 73, 182, 190.
[38]) Ebenda, S. 153ff., 170.
[39]) Ebenda, S. 176, 182.
[40]) Gr. Pol., Bd. 9, S. 223f.

Während die Italiener die armenischen Wirren zur Erwerbung irgendeines türkischen Gebietes benützen wollten, trat das Wiener Kabinett im Jahre 1896, als die Unruhen in der Türkei nicht aufhören wollten, für die Erhaltung des status quo im Orient ein. Österreich wollte keineswegs die Meerengen in der russischen Hand dulden, wollte aber auch keine Gebietserweiterung auf dem Balkan, da es keinen Gewinn in der Einverleibung weiterer von dem unruhigen slawischen Elemente bewohnten Gebiete erblickte. Daß die Donaumonarchie eben in diesem Jahr zeitweise an die Spitze der reformfordernden Mächte trat, hat seinen Grund darin, daß in Wien die armenische Frage sehr ernst genommen und gefürchtet wurde, die ewigen Unruhen in der Türkei könnten auf den Balkan hinübergreifen, wodurch die Monarchie selbst gefährdet sein würde. Wir sagten schon, daß das Vorgehen der Wiener Regierung durch die Einwirkung der deutschen Diplomatie zur Mäßigung gezwungen wurde[41]).

Es kam nun noch eine zweite gefährliche Krise im Orient hinzu, die die schon vorhandene politische Spannung erhöhte, aber gleichzeitig auch den Sultan von seinem fortwährenden Drängen nach Weiterbau der anatolischen Bahn für eine kurze Zeit abhielt: Die kretische Frage und der daraus entstandene türkisch-griechische Krieg im Jahre 1897.

Eine von den vielen Angelegenheiten, die der Berliner Kongreß halb geregelt ließ, war diese kretische Frage. Die christlichen Bewohner Kretas hatten sich während des türkisch-russischen Krieges 1877/78 gegen die türkische Herrschaft erhoben[42]). Bald nach dem Frieden von Berlin traf Gazi Ahmet Muktar Pascha in Kreta ein, um der Insel eine neue Verfassung zu geben. Die Kretenser erhielten am 23. Oktober 1878 durch das Abkommen von Haleppa bei Canea eine neue Provinzialkonstitution[43]). Alle diese Maßnahmen schienen dem Komitee Hetaria, oder Syllogoi [44]) für die griechischen Forderungen in durchaus ungenügendem Maße. Im April 1896 brach in Canea wiederum ein neuer Aufstand der Griechen aus. Diesem folgten Wirren und blutige Zusammenstöße. Angesichts dieser Unruhen erschien ein englisches Kriegsschiff am 26. Mai vor Kandia, dem auch Kriegsschiffe anderer Mächte folgten. Da der Aufruhr von Griechenland aus angestiftet war und von der griechischen Regierung sogar unterstützt wurde, meinte der deutsche Botschafter in London, Hatzfeldt [45]), daß, um ernstliche Verwicklungen zu vermeiden, die Großmächte in Athen eine „energische Sprache" führen sollten; dabei sollten sie vor allem versuchen, die in dieser Frage abseits stehenden Engländer zum Anschluß an das

---

[41]) Siehe Staatsarchiv, Bd. 58, S. 172, Gr. Pol., Bd. 10, S. 146, 148, 153ff., 157f., 163.

[42]) K. R. v. Sax, S. 441.

[43]) Vgl. N. Jorg, Bd. 5, S. 588; Engelhardt, II, S. 203ff.; v. Sax, S. 449f.

[44]) Dieses Komitee war im Jahre 1869 gegründet zwecks Organisation und systematischer Betreibung der Befreiungsbestrebungen aller Griechen und der Gründung eines neuen Großhellenischen Reiches.

[45]) Gr. Pol., Bd. 12, S. 155.

gemeinsame Vorgehen in Athen zu bewegen. Daraufhin verhandelten die Mächte länger als drei Monate über die Angelegenheit, ohne einig zu werden, weil man sich über die Absichten der englischen Regierung nicht klar wurde. England zeigte sich nämlich hier im Gegensatz zu seiner Entschlossenheit in der armenischen Frage sehr zurückhaltend [46]). Es lehnte den österreichischen Vorschlag einer Blockade Kretas durch Kriegsschiffe der Großmächte, um die Heranziehung von Hilfskräften aus Griechenland zu verhindern, ab, da eine Blockade Kretas eine direkte Hilfe für den Sultan bedeuten würde, die vor der englischen öffentlichen Meinung nicht zu rechtfertigen sei [47]). Nach langen Verhandlungen gelang es den Botschaftern der Großmächte in Konstantinopel, im August ein Programm von 14 Punkten auszuarbeiten, das den Forderungen der Kretenser gerecht wurde [48]). Auf der Grundlage dieser Mediationsvorschläge erließ der Sultan ein Reformirade. Die kretische Nationalversammlung akzeptierte es und damit schienen die kretischen Wirren ein Ende gefunden zu haben.

Wiederum war durch das Eingreifen der Mächte etwas erreicht. Das ist für uns sehr wichtig, denn dadurch sank die Autorität des Sultans und das Ansehen des Staates überhaupt. Diese durch das Eingreifen der Mächte hergestellte Ruhe konnte nicht von langer Dauer sein, denn die Kretenser wurden dadurch nur ermutigt, von neuem gegen die türkische Herrschaft aufzustehen, obwohl die letzten von den Türken gemachten Zugeständnisse ihnen weitgehendste Selbstverwaltung gewährten. Die Aufständischen hofften, daß Europa auch diesmal zu Hilfe eilen würde. Dieser Fall ist ein typisches Beispiel für die negative Wirkung der Eingriffe fremder Mächte in die türkischen Angelegenheiten zu Gunsten der christlichen Rebellen. Tatsächlich stand die ewig unzufriedene christliche Bevölkerung der Insel Anfang Januar 1897 wiederum auf. Große Begeisterung in Griechenland. Die Panhellenisten zwangen durch öffentliche Demonstrationen die griechische Regierung, den Aufständischen direkte Hilfe zu senden. Ein griechisches Kriegsschiff und ein Transportschiff wurden dorthin geschickt, welche türkische Handelsfahrzeuge versenkten. Am 10. Januar proklamierten die Insurgenten die Union Kretas mit Griechenland [49]). Die Großmächte sahen sich angesichts dieser Vorgänge gezwungen, ihre Streitkräfte in den kretischen Gewässern zu verstärken; sie waren von vornherein bestrebt, den Streit möglichst zu lokalisieren [50]). Andererseits verhinderten ihre Vertreter in der türkischen Hauptstadt die Pforte, daß sie Verstärkung nach dem Unruhgebiet entsandte. Auch in Athen überreichten die Vertreter sämtlicher Mächte am 14. Februar der griechischen Regierung eine Note, wonach das Vorgehen der Hellenen gegen Kreta die Mißbilligung ihrer

[46]) Über die damalige englische Politik vgl. Gr. Pol., Bd. 12, 1, Nr. 3019, 3021, 3026, 3028, 3031, 3036, 3040, 3041, 3046, 3055, 3059, 3062.

[47]) Vgl. Gr. Pol., Bd. 12, I, S. 189.

[48]) Siehe den Text Gr. Pol., Bd. 12, I, S. 205ff.: in deutschem Wortlaut bei Schwertfeger, II, S. 263f.

[49]) V. Sax, S. 517.

[50]) Gr. Pol., Bd. 12, II, S. 309, Fußnote.

Regierung gefunden hätte. Der europäische Friede sei durch die Absicht der Griechen, die Türken auch in Thessalien anzugreifen, gefährdet, wofür die griechische Regierung verantwortlich gemacht werde[51]). Ungeachtet dessen entsandte die griechische Regierung erneut Streitkräfte unter Oberst Vassos nach Kreta. Am 16. Februar proklamierte Vassos im Namen des Königs von Griechenland die Besitzergreifung der Insel. Die türkische Regierung bewahrte auch jetzt, dem Rate der Botschafter folgend, Zurückhaltung und nahm von einer Entsendung von Hilfstruppen nach Kreta Abstand. Auf dieses Ereignis hin schlug der deutsche Kaiser eine Blockade des Pyräus durch die Kriegsschiffe der Großmächte vor, damit die Verbindung zwischen Kreta und Griechenland abgeschnitten werde. Dieser Vorschlag fand in London und Paris keine Zustimmung, er gab aber dem Fürsten Bismarck Anlaß zu seiner bekannten Kritik an der offiziellen deutschen Politik in den Hamburger Nachrichten.

Die Frage der Blockade Kretas und griechischer Häfen bildete nun das Hauptthema der diplomatischen Verhandlungen zwischen den Mächten. England will nichts Ernstes gegen die widerspenstigen Griechen unternehmen, scheinbar mit Rücksicht auf die öffentliche Meinung, auf die in England sehr viel ankommt, während es in der armenischen Frage gerade die treibende Macht für die Durchführung der Reformen war. Dieses passive Verhalten ist auch daraus zu erklären, daß es dem Inselreich ziemlich gleichgültig war, ob Kreta sich vom osmanischen Staatsgebilde loslöste, ob es sich autonom machte oder Griechenland einverleibt wurde. Dagegen war Rußland die Union Kretas mit Griechenland unerwünscht, weil Kreta später für Rußland als Flottenbasis äußerst bedeutungsvoll sein konnte. Daher der russische Vorschlag vom 2. Februar: Da England es nicht für seine Aufgabe halte, das Schicksal Kretas zu bestimmen, sei die russische Regierung der Ansicht, daß die Frage von den kontinentalen Großmächten gelöst werden müsse, und zwar nach folgenden Grundsätzen: 1. In keinem Falle eine Annektierung Kretas durch Griechenland. 2. Errichtung einer autonomen Regierung auf Kreta, aber unter Wahrung der Integrität der Türkei[52]). Auf Grund dieser russischen Vorschläge kamen die Großmächte nach langwierigen Verhandlungen zu einer Übereinstimmung über das gemeinsame Vorgehen in Athen und in Konstantinopel, und sie überreichten am 2. März gleichzeitig Kollektivnoten in beiden Hauptstädten, deren Hauptgesichtspunkt darin bestand, daß Kreta eine Autonomie unter gleichzeitiger Wahrung der türkischen Souveränität gewährt werden sollte[53]). Der Sultan gab seine Zustimmung. Da die griechische Regierung sich noch immer widerspenstig zeigte, blieb den Mächten nichts anderes übrig, als sie durch die schon erwogene Blockade zur Nachgiebigkeit zu zwingen. Eine Blockierung Kretas und der hauptsächlichsten griechischen Häfen kam aber in Wirklichkeit nicht zustande, weil eben Salisbury sich nicht damit einverstan-

[51]) Siehe Gr. Pol., Bd. 12, II, S. 323.
[52]) Gr. Pol., Bd. 12, II, S. 346f.
[53]) Staatsarchiv, Bd. 62, S. 139ff. Dem englischen Blaubuch „Turky" entnommen.

den erklärte [54]). Schließlich kam es doch zu einer Blockade nur Kretas, an der auch England teilnahm [55]). Daraufhin konzentrierte die griechische Regierung ihre Truppen in Thessalien. Dies wäre wohl zu verhindern gewesen, wenn die Blockierung des Hafens Volo, von wo aus die Griechen ihre Truppen nach Thessalien transportierten, durch den englischen Widerstand nicht zu spät erfolgt wäre [56]).

Und so trat ein, was schon lange, besonders vom Petersburger Kabinett, vermutet und befürchtet wurde: Die Griechen überschritten am 10. und 11. April die türkische Grenze, ungeachtet der ernstlichen Warnung Rußlands vom Anfang April [57]). Am 18. April erfolgte die Kriegserklärung der Türken, die dann in raschen Siegeszügen gegen Athen marschierten.

Der Friede erfolgte wiederum durch die Vermittlung der Mächte am 4. Dezember 1897 in Konstantinopel [58]). Am Ende eines siegreichen Krieges hatte die Türkei gar nichts gewonnen. Sie mußte ihre Eroberungen zurückgeben und Kreta erhielt die Autonomie, die die Türkei auch vor dem Kriege bewilligt hatte. Dieser Friede erschütterte das Prestige des Sultans im Lande selbst. Immerhin machte der Sieg der Türken über die Griechen, welcher der erste wirkliche militärische Erfolg seit Jahrzehnten war, in Europa bei manchen die Anschauung zunichte, daß das türkische Volk nicht zu großen militärischen Leistungen fähig sei. Auch im Lande selbst hatte er ein positives Ergebnis: Das Erwachen des Nationalgefühls der türkischen Bevölkerung.

Die Haltung der deutschen Regierung in dieser Frage ist etwas aktiver als in der armenischen Angelegenheit. Sie ist von vornherein bemüht, die Griechen im Zaum zu halten. Als dies nicht gelingt, scheut der Kaiser nicht davor zurück, Gewalt gegen sie gebrauchen zu lassen: Der oben erwähnte Vorschlag einer Blockade vom Pyräus. An den Friedensvermittlungen nimmt die deutsche Diplomatie ebenfalls einen erheblichen Anteil. Aus den Akten des Auswärtigen Amtes geht hervor, daß sie in diesem Konflikt, wobei die von deutschen Offizieren ausgebildete türkische Armee zur Geltung kam, türkenfreundlich handelte. Sie enthielt sich jedoch einer öffentlichen Unterstützung des Sultans, als dieser mit seinen Wünschen nach Gebietsrückerwerbung in Thessalien an sie herantrat. Diese freundschaftliche Haltung des Reiches und der Erfolg des türkischen Militärs hat in den folgenden Jahren zur Vermehrung des deutschen Einflusses am Bosporus, wie wir in den nächsten Kapiteln sehen werden, sehr viel beigetragen.

Diese beiden Beispiele sind aus vielen, den Bestand des Staates bedrohenden Wirren, die sich im Laufe der neunziger Jahre in der Türkei abspielten, wegen ihrer Bedeutung für das Verständnis der damaligen politischen Hochspannung hier erörtert worden. Zu diesen

[54]) Gr. Pol., Bd. 10, II, S. 357, 359.
[55]) Ebenda, Seite 365, 382f.
[56]) Gr. Pol., Bd. 12, II, S. 389.
[57]) Ebenda, S. 397f.
[58]) Staatsarchiv, Bd. 61, S. 214ff. Gr. Pol., Bd. 12, II, S. 438, Fußnote.

vielen Unruhen gehören noch die mazedonische Frage, der albanische Aufstand, die bulgarische Frage, die arabischen Unruhen usw.

Aus diesen Ereignissen heraus erklärt sich die Zurückhaltung der offiziellen deutschen Politik in der Frage der Inangriffnahme der Erbauung der Bagdadbahn durch die Deutsche Bank. Oben sahen wir, daß die Bank wegen der wirtschaftlichen Ereignisse nicht in der Lage war, dem Drängen des Sultans Folge zu leisten. Hier sehen wir, daß das Auswärtige Amt, dem die tiefsten Gründe der Vorgänge in dem ottomanischen Reich am besten bekannt sein dürften, davon Abstand nehmen mußte, bei den deutschen Unternehmern irgendwelche weiteren Unternehmungen in einem Lande zu befürworten, in dem alles so unsicher war, und niemand wußte, was aus ihm werden würde. Sie mußten nur abwarten, was die Zukunft bringen würde. Die deutsche Politik tat ihr Möglichstes, um den Besitzstand des türkischen Reiches zu erhalten. Wenn das trotzdem nicht gelang, so rückte die Möglichkeit näher, daß die türkische Erbschaft eines Tages zwischen den Mächten aufgeteilt wurde. Das Gebiet, in welchem sich die deutschen Unternehmungen befanden, würde in einem solchen Fall vom türkischen in den Besitz einer anderen Nation übergehen. Würde die letztere in dem nun ihr gehörenden Besitztum deutsche Unternehmungen dulden? Es war sehr unwahrscheinlich, mindestens unsicher. Wir deuteten oben nur an, wie besorgt die deutsche Diplomatie um einen Konflikt wegen der orientalischen Frage war und wie sie Österreich und Italien wiederholt ermahnte, alles zu vermeiden, was Deutschland wegen der türkischen Erbschaft in einen Krieg hineinziehen könnte. Obwohl die bis jetzt veröffentlichten Akten des Auswärtigen Amtes nichts darüber enthalten, so ist doch anzunehmen, daß das Auswärtige Amt in diesen Jahren der Wirren und Unsicherheit den deutschen Unternehmern die Fortführung ihres Werkes nicht empfehlen wollte, obwohl es, wie seine Haltung zeigt, andererseits noch lange nicht mit einer Aufteilung der Türkei rechnete.

IV.

Wiederaufnahme der Verhandlungen, Erteilung der vorläufigen Bagdadbahnkonzession 1899.

Mit der Ernennung des Freiherrn Marschall von Bieberstein, des bisherigen Staatssekretärs des Auswärtigen Amtes, am 15. November 1897 zum Botschafter in Konstantinopel traten die deutsch-türkischen Beziehungen in ein neues Stadium ein. Marschall, der in Regierungsgeschäften an leitender Stelle viel Erfahrungen und Kenntnisse gesammelt hatte, sollte in den folgenden 14 Jahren seine politische Begabung am Goldenen Horn zur Geltung bringen. Er hatte sich seit jeher für die Bagdadbahn interessiert und deren Erbauung von deutscher Hand während seiner Berliner Amtszeit am meisten befürwortet. Freiherr von Marschall, eine der maßgebendsten Persönlichkeiten des neuen Kurses, ging von der Anschauung aus, daß Deutschland in fremden Weltteilen möglichst viel territoriale Erwerbungen machen müsse, um seinen immer mehr wachsenden Expansionskräften Raum zu schaffen. Er war vom Wunsche beseelt, daß die großen Gebiete der Türkei der deutschen Wirtschaft erschlossen werden sollten. Man betrachtete die Erwerbung von Kolonien und Interessengebieten für den unaufhaltsam wachsenden deutschen Handel und die aufblühende Industrie als notwendig. Die wichtigsten solcher Gebiete waren schon von anderen Nationen besetzt. Das Deutsche Reich war zu spät daran, sich brauchbare Kolonien zu erwerben. Es lag aber im nahen Orient ein weitausgedehntes Land, das zwar mit veralteten Methoden schlecht verwaltet wurde, aber noch nicht in die Interessensphäre anderer Mächte gekommen war. Außerdem wurden die Aussichten auf deutsche Erfolgsmöglichkeiten in diesem Lande durch die Tatsache gesteigert, daß es von Deutschland aus auf zwei von keiner Seemacht beherrschten Wegen leicht zu erreichen war. Einerseits nämlich auf der Donau als Wasserstraße, andererseits auf dem Kontinentalweg über den Balkan. Sollten die Kolonien oder Einflußgebiete zu dem Zwecke dienen, einen modernen Industriestaat mit Rohstoffen zu versorgen, so waren wohl die türkischen Länder in jeder Hinsicht die zukunftsreichsten von den noch übrig gebliebenen. Die Männer des neuen Kurses hielten es für eine verfehlte Politik, daß Deutschland bis jetzt auf dem Gebiete kolonialer Erwerbungen sich nicht so aktiv betätigt hatte, wie die anderen Großmächte. Deshalb waren sie der Überzeugung, daß Deutschland auf diesem Gebiete reger und energischer

auftreten müsse. Die Kiautschou-Angelegenheit und die Marokkofrage sind neben dem Bagdadbahnprojekt die deutlichsten Beweise dafür.

Hier müssen wir uns zwei Fragen stellen: 1. Hatte die deutsche Diplomatie vorher, das heißt unter Bismarck, die Erwerbung von Kolonien wirklich vernachlässigt? 2. Waren überseeische territoriale Erwerbungen für die deutsche Wirtschaft unbedingt notwendig?

Die erste Frage muß mit „nein" beantwortet werden; denn das Reich hatte seine hauptsächlichsten Kolonialbesitzungen unter Bismarck erworben. Was nachher erreicht worden ist, bleibt trotz aller Anstrengungen der Nachfolger Bismarcks im Vergleich zu den vorherigen Erfolgen sehr gering. Es kann also weder von einer verfehlten Politik, noch von einer Vernachlässigung der Kolonialfrage überhaupt die Rede sein. Es kann vielmehr von einer vernünftigen Kolonialpolitik Bimarcks gesprochen werden. Für ihn war die Macht und Sicherheit zu Hause die Hauptsache. Der Begründer des Zweiten Reiches hat für sein Land Kolonien, oder, wie sie hießen, Schutzgebiete gesichert, soweit seine Machtstellung in Europa dadurch kein Risiko einging. Dabei war sein vornehmstes Mittel die Ausnützung der Gegensätze der rivalisierenden Weltmächte. Er pflegte ein scheinbar kompliziertes, in Wirklichkeit aber doch nicht undurchführbares, oder, wie sein Nachfolger es bezeichnete, „zu kompliziertes" Bündnissystem: Einerseits mit Österreich-Ungarn und Italien gegen das unversöhnliche Frankreich, andererseits mit Rußland (Rückversicherungsvertrag!), um dadurch das letztere von Frankreich abzuhalten. Gleichzeitig hielt er durch das Mittelmeerabkommen zwischen Österreich-Ungarn, Italien und England das letztere auf seiner Seite. Sein letztes Ziel war die Vermeidung eines Zweifrontenkrieges. So wollte er die Stellung des Reiches als Weltmacht behaupten. „Weltmacht" soll hier nicht etwa einen Staat bezeichnen, der möglichst viele territoriale Besitzungen in anderen Weltteilen hat, sondern einen Staat, dessen Macht und Geltung, gleichgültig mit oder ohne Kolonialbesitzungen, in großen weltpolitischen Entscheidungen fühlbar ist. Unter Bismarck war Deutschland eine Weltmacht im wahren Sinne, deren Freundschaft den rivalisierenden Weltmächten von unschätzbarem Wert war. Gerade diese Stellung ermöglichte dem Eisernen Kanzler die Erwerbung der wichtigsten Kolonialländer, die Deutschland besessen hat. Die Fortsetzung Bismarckscher Politik hätte auch später kein Hindernis für die Erwerbung neuer Kolonialgebiete bedeutet[1]).

Es ist nicht so leicht, auf die zweite Frage zu antworten. Denn die spätere Entwicklung der deutschen Wirtschaft, z. B. der Wiederaufbau der deutschen Schiffahrt nach dem Kriege und die Erfindungen verschiedener Ersatzrohstoffe, welche nun das Bedürfnis nach Kolonien zu vermindern scheinen, zeigt uns, daß auch ohne Kolonien eine wirtschaftliche Entfaltung durchaus möglich ist. Wir müssen uns aber in die Zeit versetzen, wo ein Industriestaat mangels der wissenschaftlichen Errungenschaften auf ausgesprochen fremdländische Rohmaterialien an-

[1]) Vgl. hierfür Otto Becker, das französisch-russische Bündnis, S. 7.

gewiesen war und die koloniale Expansion Deutschlands noch nicht durch übermächtige politische Gegnerschaften verbaut schien. Der Historiker muß sein Urteil unbeeinflußt von späteren Ereignissen, in unserem Falle vom katastrophalen Zusammenbruch des Weltkrieges, abgeben. Dem politischen Geist der neunziger Jahre, der von späteren Erkenntnissen der Wissenschaft nicht träumen konnte, erschienen die Kolonien wichtiger als vordem, da die klare Tatsache vor seinen Augen stand, daß die Entfaltung des deutschen Handels und der deutschen Industrie in einer kurzen Zeit ungeheuer rasch vor sich gegangen war, und niemand übersehen konnte, wohin ihr zügelloser Drang führen würde. In der Nachkriegsliteratur findet man auch die Ansicht vertreten[2]), daß die deutsche Wirtschaft in der Hauptsache eine Veredelungs- und Qualitätswirtschaft sein sollte, da die wichtigsten Rohstoffgebiete schon von anderen Mächten besetzt worden wären und sie deshalb doch nie genügende Rohmaterialien aus eigenen Besitzungen beziehen könne. Es ist zwar richtig, daß die reichsten Kolonialländer schon nicht mehr zu erlangen waren; wenn man aber nicht alles bekommt, was man braucht, soll man sich dann nicht wenigstens mit allen Kräften anstrengen, möglichst viel davon zu erhalten? Damals, in den neunziger Jahren, bestanden noch Möglichkeiten, etwas zu gewinnen, wenn zwar keine eigentlichen Kolonien, so doch wirtschaftliche Interessengebiete. Und von der letzten Art war die Türkei, wo man sich jetzt zur Sicherung wirtschaftlicher Vorteile eifrigst betätigte. Sie war allerdings als Rohstoffgebiet den tropischen nicht gleichwertig. Die historischen Erinnerungen an diese alten Kulturländer bestärkte aber in jeder Beziehung die Hoffnungen[3]). Abgesehen davon spielte die Preisfrage gerade für ein Land mit Qualitätsindustrie eine bedeutende Rolle. Sind die Rohstoffe von Fremden teurer zu beschaffen als aus den eigenen Besitzungen, so wird die Rentabilität in Frage gestellt, und mir scheint zweifelhaft, ob die „friedliche Eroberung der Welt", wie Otto Becker meint, auf diese Weise möglich ist.

Wenn man sich heute in Deutschland auf die Intensivierung und Veredelung der Wirtschaft beschränkt, so geschieht dies vor allem deswegen, weil man im Gegensatz zu damals keine andere Möglichkeit hat und von fremdländischen Rohstoffen dank den wissenschaftlichen Errungenschaften etwas weniger abhängig ist als damals.

Demnach war es also kein Fehler, daß die deutschen Politiker der neunziger Jahre sich um die Erwerbung von Kolonien oder wirtschaftlichen Interessengebieten mehr bemühten als vorher. Es ist etwas anderes, wenn man danach fragt, wie sie es gemacht haben. Die Bismarcksche Parole: Ausnützung der Gegensätze der Weltmächte wäre, wie wir oben sagten, noch immer geeignet gewesen, neue Erwerbungen zu machen, erforderte aber viel Geduld und Vorsicht. Die Schranke aller

[2]) Besonders in dem Aufsatz von Otto Becker: „Bismarck und die Aufgaben deutscher Weltpolitik" in: Am Webstuhl der Zeit, eine Erinnerungsgabe Hans Delbrück, 1928, S. 103ff.

[3]) Dieser Punkt wird später in dem Abschnitt: „Die Frage der Kolonisation" behandelt werden.

Expansionspolitik müßte immer die Notwendigkeit bleiben, eine katastrophale Veränderung der europäischen Gesamtlage zuungunsten Deutschlands zu vermeiden.

Zunächst hatte man Anspruch auf den Ausbau der Bagdadbahn erworben und ging dabei sehr vorsichtig vor und, wie uns das Ende der Bagdadbahnverhandlungen zeigt, mit einem zufriedenstellenden Erfolg. Gefährlich wurde diese Politik einer wirtschaftlichen Expansion im Osten erst dann, als man gleichzeitig auch die bekannten Ansprüche auf Beteiligung am marokkanischen Erbe erhob.

Abgesehen von den bisher erwähnten Gründen rechtfertigt eine politische Tatsache die gesteigerte Tätigkeit der deutschen Diplomatie für die Ausdehnung der deutschen wirtschaftlichen Unternehmungen in der Türkei: In der Mitte der neunziger Jahre ist ein Desinteressement der anderen rivalisierenden Mächte für gewisse türkische Gebiete zu beobachten. Nach der Befestigung der englischen Herrschaft in Ägypten verlor Kleinasien als Verbindungsland zwischen dem Mittelmeer und Indien an Wert. Die englische Politik sah dem Übergang der Kontrolle über die Izmir—Kasaba—Alaschehir-Bahn von den Engländern zu den Franzosen unbekümmert zu [4]). Wir sehen auch, daß die in englischen Händen befindlichen türkischen Staatswerte in dieser Zeit immer weniger wurden. 1881 war der englische Anteil an diesen Staatswerten 28,9 % und 1898 nur noch 10,9 % [5]). Von der Besitzergreifung Ägyptens an war England bestrebt, bei jeder Gelegenheit auf den Sultan einen Druck auszuüben, damit er ja nicht die ägyptische Frage aufrollte[6]).

Diese englische Ägyptenpolitik führte das britische Reich mit Frankreich im Jahre 1898 zu dem bekannten Faschodakonflikt. Frankreich mußte hier nachgeben. Diese Niederlage ließ die Franzosen, wie wir später sehen werden, ihre Isolierung eindrücklich fühlen. Sie kamen zu der Erkenntnis, daß die Expansion Frankreichs ohne tatkräftige politische Unterstützung einer anderen Macht unmöglich war.

Es versteht sich, daß während des Kampfes um die Herrschaft über Sudan, das Hinterland Ägyptens [7]), die Franzosen ihre gegen die Deutschen gerichtete Aktivität in der Türkei eine Zeitlang einstellen mußten. Nach der Demütigung von Faschoda reichten sie sogar, wie bald darzustellen ist, den Deutschen in Konstantinopel die Hand, um in orientalischen Dingen zusammenzuarbeiten.

Im Laufe der bisherigen Betrachtungen sahen wir, daß das deutsche Kapital in der Türkei Rußland nicht gerade willkommen war und das Zarenreich gelegentlich sich bemüht hatte, die deutschen Bemühungen

---

[4]) Helfferich, III, S. 78f.

[5]) Vgl. Morawitz, Die Türkei im Spiegel ihrer Finanzen; deutsche Übersetzung von Schweitzer, Berlin, 1903, S. 258.

[6]) Helfferich, III, S. 79.

[7]) Sir Edward Grey hatte schon am 28. März 1895 als Unterstaatssekretär im Namen der englischen Regierung erklärt, daß daß ganze Nilgebiet zu der Interessensphäre Englands gehöre und ein Vorrücken Frankreichs in dieses Land als eine „unfreundliche Handlung" betrachtet werde. Helfferich, S. 80.

zum Scheitern zu bringen [8]). Dieser russische Widerstand ist aber nicht als ausgesprochen gegen die Deutschen gerichtet aufzufassen, er wäre gegen jede Aktion erfolgt, die das osmanische Reich irgendwie gekräftigt hätte. Gerade in diesen Jahren ist der russische Expansionsdrang nicht nach dem Süden, sondern nach dem Osten gerichtet. Mit dem im Jahre 1891 begonnenen Bau der transsibirischen Eisenbahn hatte Rußland den Schwerpunkt seiner Expansionspolitik vorläufig vom nahen Orient in den fernen Osten verlegt. Als Folge davon verminderte sich der russische Druck auf die Meerengen und den Balkan; es trat eine Entlastung im nahen Orient ein: Im Jahre 1897 kam es zu einer Verständigung zwischen Rußland und Österreich-Ungarn über die Aufrechterhaltung des Status quo im nahen Osten [9]).

Infolge dieser politischen Konstellation der Zeit erschien den deutschen Politikern die Erweiterung der deutschen Einflüsse in der Türkei unbedenklicher denn je.

Das Drängen des Sultans zur Fortsetzung der Bahn hatte zwar infolge des Ausbruchs des türkisch-griechischen Krieges eine Zeitlang nachgelassen. Im Laufe dieses Feldzuges hatte aber Abdulhamid den unschätzbaren Wert der Bahnen kennengelernt. Bei der Mobilmachung und den Nachschubtransporten zeigte sich die Anatolische Eisenbahn ihrer Aufgabe vollkommen gewachsen, während die anderen von den Franzosen kontrollierten Bahnen sich dabei nicht bewährten [10]). Die Leistungen der Anatolischen Bahn hatten zu dem türkischen Sieg wesentlich beigetragen. Sobald der Friede zwischen der Türkei und Griechenland unterzeichnet worden war (4. Dezember 1897), trat der Sultan mit seinem Bagdadbahnprojekt an den neuernannten deutschen Botschafter Freiherr v. Marschall lebhaft heran: „Mehr denn je lege er Wert darauf, diesen großen Plan bald und von deutscher Hand durchgeführt zu sehen" [11]).

Die Tätigkeit der türkischen Regierung, um die Bahngesellschaft zur Übernahme des Weiterbaues zu veranlassen, ist in dieser Zeit überhaupt eine sehr rege. Bald ließ der Großvesir auch im Auftrage seines Souveräns Dr. Zander, den Nachfolger Kühlmanns, als Generaldirektor der Anatolischen Eisenbahngesellschaft (seit Juni 1897), zu einer Sitzung des türkischen Ministerrates kommen und verlangte von ihm „eine schleunige Erklärung", ob er bereit sei, einen Vertrag über die Verlängerung der Bahn bis Bagdad mit der türkischen Regierung abzuschließen. Andererseits bewogen die Türken den deutschen Militärattaché in Konstantinopel, Major Morgen, dem deutschen Kaiser über die Wichtigkeit und das Interesse des Sultans an der sofortigen Fortführung der Bagdadbahn Berichte zu erstatten [12]). Außerdem machten

[8]) 1888 bei der Erteilung der ersten Bahnkonzession und 1893 beim Abschluß der Eskischehir Konya-Bahnkonzession, s. oben, Kapitel II.

[9]) Siehe H. Oncken, Bd. II, S. 454; E. Brandenburg, S. 81.

[10]) K. Helfferich, G. v. Siemens, Bd. III, S. 84.

[11]) Ebenda, S. 84, Bericht Marschalls darüber nicht vorhanden.

[12]) Diese Berichte fehlen in der Gr. Pol., mangelhafte Andeutung in einem Schreiben Bülows an den Kaiser, Gr. Pol., 14, II, S. 466.

die Türken gleichzeitig von den Konzessionsbewerbungen anderer Gesellschaften für die Bagdadbahn als Druckmittel gegen die Deutschen Gebrauch [13]).

Danach entschloß sich Dr. Zander, nach Berlin zu reisen, um dort mit den Direktoren der Deutschen Bank die Sache zu besprechen[14]). Vorher aber wurde die Angelegenheit zwischen Dr. Zander und dem deutschen Botschafter in Konstantinopel mehrfach erörtert. Der Generaldirektor vertrat die Ansicht, daß die Bahn nicht von Ankara über Kayseri nach Bagdad, sondern von Konya über Eregli, Alexandrette, und von da aus durch Syrien nach Bagdad verlängert werden solle, da diese Linie für die Bahngesellschaft in jeder Hinsicht vorzuziehen sei. Er glaubte jedoch nicht daran, daß die Türken aus politischen und militärischen Gründen ihre Zustimmung zu dem Bau der letzteren geben würden. Die erstere Linie war schon 1893 an die Gesellschaft konzessioniert, deren Bau aber aus uns schon bekannten Gründen verschoben worden war. Jetzt war Dr. Zander zwar geneigt, die Herstellung dieser Strecke in Angriff zu nehmen, zeigte aber gewisse Sorgen bezüglich der Finanzierung dieser teuren Linie und wünschte, daß man das englische Kapital zur Beteiligung heranziehen möge. Marschall lehnte diesen Gedanken der englischen Beteiligung ab, weil er „schon aus dem politischen Grunde unmöglich" sei. Denn eine solche Aktion der Deutschen Bank wäre geeignet, das Mißtrauen des Sultans gegen das ganze Unternehmen zu erwecken. Die Ansicht des Botschafters war, daß „die Anatolische Bahn auch in ihrer Fortsetzung ein deutsches Unternehmen bleiben müsse". Die finanziellen Schwierigkeiten seien durch „vorsichtiges und allmähliches Bauen" besser zu beseitigen als mit Hilfe fremden Kapitals, das die Zulassung fremden Einflusses bedeuten würde. Der Generaldirektor teilte diese Ansicht und erklärte, daß „die Deutsche Bank ihrer Tradition gemäß gern bereit sein werde, sich in den Dienst der nationalen Sache zu stellen". Das große Bahnprojekt halte er aber nur dann für durchführbar, wenn das Reich irgendwie die Bank unterstütze. Aus der Diskussion zwischen den beiden ergab sich, daß weder eine direkte noch eine indirekte Staatsgarantie durch die Beteiligung eines staatlichen Instituts, z. B. der Seehandlung, zu erreichen war. Dr. Zander meinte, daß die Deutsche Bank sich damit begnügen würde, wenn die Preußische Seehandlung als Emissionsstelle bei der Ausgabe von Obligationen der Anatolischen Bahn mitwirken würde, was gegenüber der Öffentlichkeit ein Ausdruck dafür sein würde, daß die deutsche Regierung sich an der Sache interessiere.

Jedenfalls waren alle beide über die folgenden Punkte einig: 1. „Der Moment für die Vorbereitung der Verlängerung der Bahn zunächst von Ankara nach Kayseri (Caesarea) sei gekommen". 2. Die Gesellschaft müsse die Konzession des Weiterbaues bis Bagdad für sich allein erwerben. 3. Erst nach Erfüllung dieser Voraussetzungen könne man über

[13]) Helfferich, III, S. 85.

[14]) Gr. Pol., 14, II, S. 465.

das zweite Projekt des Sultans, auch Schiffahrtlinien auf den Flüssen Euphrat und Tigris zu errichten, ernstlich verhandeln [15]).

Während die Angelegenheit bei den Deutschen beraten wurde, traten die anderen konkurrierenden Gesellschaften mit ihren Bagdadbahnprojekten an die Öffentlichkeit: Dr. Cotard, administrateur délégué der Izmir—Kasaba-Bahn, verlangte jetzt offiziell die Konzession einer Eisenbahn von Konya nach Bagdad ohne irgendeine staatliche Garantie. Dieses Projekt zeigte eine große Ähnlichkeit mit dem ihm drei Jahre vorangegangenen Eisenbahnplan des Italieners M. A. Tonietti. Der Engländer Sir Ashmed Bartlett bewarb sich für eine englische Finanzgruppe um die Konzession einer Eisenbahn von Alexandrette über Haleppo nach Bagdad. Der sich auf englische Finanzkreise stützende Herr Rechnitzer und sein Helfer, Herr Maimon, unterstützten auch denselben Plan, der ohne alle wissenschaftlichen Vorstudien ausgearbeitet worden war; sie wußten jedoch durch geschickte Propaganda das Interesse der Türken auf ihn zu lenken. Ihnen war nicht unbekannt, daß die Entscheidung in den Händen des Sultans lag. Sie legten ihm eine in Silber gearbeitete Karte vor, auf der die geplante Linie mit Edelsteinen ausgelegt war, was dem Sultan imponieren und ihn dafür gewinnen sollte.

Der Bruder des russischen Botschafters in Wien, Graf Capnist, wollte eine Bahnkonzession von Tripoli nach Kueit am Persischen Meer erreichen. Diese Linie sollte durch mehrere Zweiglinien die umherliegenden Gebiete erschließen. Eine von diesen sollte nach Hanekin an der persich-türkischen Grenze führen. Die Leute, die dieses letztere Projekt trieben, behaupteten grundlos, daß sie sich die eventuelle Hilfe des englischen Kapitals und die Unterstützung der englischen Regierung gesichert hätten [16]).

So hatte der alte englisch-französische Wettbewerb von neuem eine feste Gestalt angenommen. Diesmal sehen wir sogar die Russen unter den rivalisierenden Nationen. Sie suchen einen Zugang zum Mittelmeer durch Persien und Syrien.

In dieser Sachlage berichtete Herr von Marschall am 9. April 1898 an den Reichskanzler Fürsten von Hohenlohe [17]), daß er angesichts des festen Wunsches des Sultans, die Erweiterung der anatolischen Bahnen nach Bagdad in Angriff zu nehmen, und der von den rivalisierenden Gesellschaften betriebenen Projekte, die für das Interesse der deutschen Bahnen schädlich seien, sich überzeugt habe, daß „die Zeit des Zuwartens zu Ende geht". Es müsse jetzt den Wünschen des Sultans nicht wie bis jetzt durch Versicherung des guten Willens, sondern durch die Tat Entgegenkommen gezeigt werden.

---

[15]) Vgl. Gr. Pol., Bd. 14, II, S. 465f.

[16]) Vgl. über diese Projekte ausführlich: Habib K. Chiha, La provence de Bagdad, S. 218. Auch bei Hecker, Die Eisenbahnen der asiatischen Türkei, S. 790; K. Helfferich, G. v. Siemens, Bd. III, S. 87; einen Aufsatz in: Alldeutsche Blätter, Organ des Alldeutschen Verbandes, Nr. 29, 16. Juli 1899, S. 233ff. Über das Projekt von Cotard ganz kurz in Gr. Pol., Bd. 14, II, S. 438.

[17]) Siehe Gr. Pol., Bd. 14, II, S. 464ff.

Bei den Besprechungen der Frage durch die Direktoren der Deutschen Bank kam Georg Siemens zu der Überzeugung, daß der Moment gekommen sei, sich mit dem Plan ernstlich zu beschäftigen. Siemens war jedoch der Überzeugung, daß diese Bahn nur dann eine Zukunft haben werde, wenn sie bis zum Persischen Golf verlängert werde. Dies interessiere aber am meisten die Engländer und ohne deren Einverständnis und Mitarbeit sei das Projekt undurchführbar. Er erwog sogar eine Beteiligung auch des französischen Kapitals an diesem mehrere Millionen erfordernden Unternehmen [18]).

Zuerst verhandelte die Bank mit dem Auswärtigen Amt mündlich. Herr Zander äußerte außer dem Wunsch nach Beteiligung der Seehandlung, das Auswärtige Amt möge die Deutsche Bank zum Bau der fraglichen Bahn auffordern. Dies wurde im Auswärtigen Amt nicht angenommen, da eine solche Initiative die Regierung verpflichten würde, das Unternehmen in jeder Hinsicht zu unterstützen [19]). Von Berlin aus wurde dem deutschen Botschafter in Konstantinopel empfohlen, Herrn Zander gegenüber, der bald nach der Türkei zurückzukehren beabsichtigte, ein „gewisses Wohlwollen" zu zeigen. Denn es sei zu vermuten, daß der Kaiser, der sich auf Grund der Berichte des Major Morgen für die Sache interessiere, im Falle einer Zurückhaltung der Deutschen Bank eingreifen werde, wodurch der Bank vom politischen Standpunkt aus „unerwünschte Avancen" gegeben würden [20]).

Die Deutsche Bank richtete jedoch am 20. Mai 1898 ein Schreiben an das Auswärtige Amt [21]), in dem es heißt: Die Anatolische Bahngesellschaft sehe sich im Falle einer Vergebung der Fortsetzung ihrer Bahn an eine andere Gesellschaft nicht bedroht, weil ihr dadurch ohne eigene Kapitalinvestierung erhebliche Einnahmen zugeführt werden müßten. Die Deutsche Bank könne diese reservierte Haltung dann aufgeben, wenn der Bau der Bagdadbahn vom nationalen Standpunkt aus erwünscht sei. „Nur wenn wir Andeutungen dieses Sinnes, die wir gelegentlich erhielten, richtig verstanden haben sollten, würde die Deutsche Bank bereit sein, den Weiterbau der Anatolischen Bahnen jetzt in Angriff zu nehmen." Die Bank bedürfe aber dafür noch einer nach außen hin erkennbaren moralischen Unterstützung der deutschen Regierung. Diese könne durch die Mitwirkung der Seehandlung als Emissionsstelle für die Obligationen der Bagdadbahn verwirklicht werden.

Da die preußische Seehandlung ressortmäßig dem preußischen Finanzministerium unterstellt war, hatte das Auswärtige Amt über ihre Mitwirkung nicht zu entscheiden. Es erklärte sich aber bereit, den Wunsch der Bank dem Finanzminister damit zu empfehlen, daß „ein Gelingen des Unternehmens vom politischen Standpunkt aus erwünscht sein würde" [22]). Der Staatssekretär des Auswärtigen Amtes von Bülow ersuchte darauf den preußischen Finanzminister von Miquel durch ein

[18]) Helfferich, III, S. 85.
[19]) Gr. Pol., Bd. 14, II, S. 467.
[20]) Ebenda, S. 468.
[21]) Inhalt bei Helfferich, III, S. 86f. und Gr. Pol., Bd. 14, II, S. 468f.
[22]) Gr. Pol., Bd. 14, II, S. 467.

Schreiben um Äußerung, ob es für die Seehandlung möglich sei, dem Wunsche der Bank nachzukommen. Dabei betonte er besonders, die Herstellung der Bahn durch die deutsche Gruppe vom Standpunkt des Auswärtigen Amtes sei erwünscht, weil dadurch der kürzeste Weg zwischen Europa und Indien unter deutschen Einfluß kommen würde. Dies werde die politische Stellung Deutschlands in der Türkei stärken und den deutschen Einfluß in Kleinasien vertiefen. Es komme noch hinzu, daß die Deutsche Bank sich verpflichtet habe, die deutsche Industrie zur Lieferung von mindestens $^{7}/_{8}$ des für die Strecke nötigen Materials zu beauftragen. Aus diesem Unternehmen werde also nicht nur die deutsche Finanz, sondern auch die deutsche Industrie großen Gewinn ziehen [23]).

Nach den Verhandlungen des Finanzministers mit dem Präsidenten der Seehandlung, von Burchard, wurde die Mitwirkung der Seehandlung auch als Emissionsstelle vorläufig abgelehnt mit der Begründung, daß das anatolische Bahngeschäft immerhin spekulativen Charakters erscheine und außerdem außerhalb des traditionellen Tätigkeitsgebietes der Seehandlung liege. Dazu komme noch, daß selbst die Deutsche Bank auf die Verlängerung der Bahn nur notgedrungen eingehe und keineswegs von der Sicherheit und der Rentabilität des dazu eingelegten Kapitals überzeugt sei. „Unter diesen Umständen würde es für die Seehandlung nicht möglich sein, gegenwärtig schon zu einer definitiven Stellungnahme zu gelangen." Sie habe zwar die nationalen Belange selbst unter finanziellen Opfern unterstützt, wie z. B. ihre Mitwirkung als Emissionsstelle bei der chinesischen Anleihe zeigt. Hier hätte sie aber ein Fiasko sicher für ausgeschlossen gehalten und ihr Ansehen unter dem Publikum sei nicht gefährdet gewesen. Erst wenn die Sicherheit und die Rentabilität des Unternehmens feststehe, werde die Seehandlung nochmals die Frage überlegen, ob sie die Obligationen der Bagdadbahn dem Publikum als Zeichnungsstelle indirekt empfehlen könne [24]).

Diese Erklärung des preußischen Finanzministers war gewissermaßen ein Ausweichen. Auch später wurden darüber Verhandlungen geführt, die ergebnislos verliefen und zu der endgültigen Ablehnung einer Teilnahme oder Mitwirkung als Zeichnungsstelle der Seehandlung führten [25]). Der entscheidende Mann bei dieser Ablehnung scheint der Präsident der Seehandlung, v. Burchard, gewesen zu sein. Der Finanzminister war von vornherein der Sache nicht abgeneigt [26]), ja, er hatte sogar dem Staatssekretär des Auswärtigen Amtes von Bülow eine „ganz feste Zusicherung" gemacht [27]). Die spätere Haltung Miquels bezeichnete Bülow als „eine Art von Wortbruch" [27]). Sowohl Georg Siemens als auch von Bülow glaubten aber nicht, daß die Seehandlung ihr letztes Wort ge-

[23]) Gr. Pol., Bd. 14, II, S. 469.

[24]) Vgl. über diese Verhandlungen ausführlich den langen Bericht Bülows an den Kaiser vom 30. September 1898, Gr. Pol., Bd. 14, II, S. 468ff.

[25]) Vgl. Gr. Pol., Bd. 14, II, S. 472, Fußnote **.

[26]) Gr. Pol., Bd. 14, II, S. 486 oben.

[27]) Siemens Brief an Gwinner aus Konstantinopel; abgedruckt bei Helfferich, III, S. 88.

sprochen habe. Sie hofften vielmehr, ihre Mitwirkung später erreichen zu können, wenn man ihr „die notwendigen Unterlagen" zeigen werde [28]).

Während sich die Deutsche Bank nicht entschließen konnte, ob sie die Verlängerung der Bahn übernehmen solle oder nicht, und die Haltung der Seehandlung noch ungeklärt war, fand die zweite Orientreise des Kaisers im Herbst 1898 statt. Während seines Aufenthaltes in der türkischen Hauptstadt unternahm der Kaiser eine kleine Fahrt auf der anatolischen Bahnlinie. Sie gefiel ihm ausgezeichnet. Beim Sultan, mit dem er sich oft unterhielt, erörterte er, so weit die uns verfügbaren Quellen besagen, die Frage nicht. Der Grund zu diesem Stillschweigen dürfte wohl der sein, daß der Kaiser alles vermeiden wollte, was den Anschein einer Pression auf den Sultan gehabt hätte. Aus den Quellen ist jedoch hierfür nichts zu entnehmen. Die Bahn machte auf ihn einen gewaltigen Eindruck und von nun an wird er für die Verwirklichung der Bagdadbahn stärker denn je eintreten.

G. Siemens reiste auch nach Konstantinopel, in der Annahme, daß während des Aufenthaltes des Kaisers dort etwas Entscheidendes geschehen werde. Er fand dort Gelegenheit, mit Bülow während einer Fahrt von Konstantinopel nach Haydar Pascha die Angelegenheit zu erörtern und seine Pläne zu entwickeln [29]). Bülow sagte ihm, die Mitwirkung der Seehandlung betreffend, daß der Finanzminister mit einem eindrucksvollen Immediatbericht dem Kaiser die Mitwirkung abgeraten habe. Der Staatssekretär versprach, daß er während der Reise noch einmal versuchen werde, den Kaiser für die Mitarbeit der Seehandlung zu gewinnen. Siemens legte wiederum seinen Standpunkt klar, daß die Deutsche Bank einer direkten Beteiligung der Seehandlung nicht bedürfe, daß aber ihre Mitwirkung als eine moralische Unterstützung dienen werde [30]).

Das war das Einzige, was Siemens bei seinen Landsleuten erreichen konnte. Bei einer Audienz stellte Siemens dem Sultan die Frage, ob er die Verlängerung über Ankara oder über Konya nach Bagdad wünsche. Abdulhamid sprach mit Entschiedenheit für das erstere.

Siemens gewann den Eindruck, daß man den Bau unternehmen könne, wenn die türkische Regierung die dazu nötigen Garantien gäbe. Er fand aber die Sache „nach keiner Richtung pressant". Die Bank befinde sich „taktisch in einer guten Lage", weil sie sowohl den Türken als auch der deutschen Regierung ihre Bereitwilligkeit unter den nötigen Bedingungen erklärt habe. Wenn jetzt nichts geschehe, so wäre sie nicht schuld daran. Sie könne nun ruhig zusehen [31]).

Herr von Marschall, der in der Damaskusrede des Kaisers die Sanktion seiner eigenen Politik erblickte, trat dafür ein, daß die Seehandlung unbedingt mitwirken solle. Die Bagdadbahn solle nicht ein internationales Unternehmen sein, das durch Ankauf der Aktien seitens einer fremden Macht den Deutschen verlorengehen könne wie der Suez-

[28]) Gr. Pol., Bd. 14, II, S. 474.
[29]) Bülow, Denkwürdigkeiten, Bd. I, S. 253.
[30]) Brief Siemens' an Gwinner, Helfferich, G. v. Siemens, Bd. III, S. 87ff.
[31]) Ebenda.

Kanal den Franzosen, sondern sie solle ein „deutsch-nationales Unternehmen" werden. Die einheimischen Kapitalien müßten zur Lösung der großen nationalen Aufgabe ein gewisses Risiko eingehen. „Die Regierung übernimmt," schreibt Marschall, „eine große Verantwortung, wenn sie die vorhandenen Kapitalien dieser Art durch ihre Zurückhaltung in gefährliche Anlagen (Portugiesen, Griechen, exotische Werte) hineingehen und dem nationalen Interesse verlorengehen läßt; ihre Verantwortlichkeit ist jedenfalls viel leichter, wenn sie jenen Kapitalisten in vorsichtiger Weise diejenigen Unternehmungen kennzeichnet, welche dem nationalen Interesse dienen" [32]).

Diese Sprache ist typisch für den Botschafter, der die Dinge nur von seinem nationalpolitischen Gesichtspunkt aus betrachtet, und entschlossen ist, die Bagdadbahn als ein deutsch-nationales Unternehmen durchzuführen, ohne daß er sich über die internationale Tragweite eines solchen, alle Großmächte interessierenden Werkes von vornherein ganz klar ist. Ebenfalls typisch für ihn und überhaupt für den Geist des neuen Kurses sind seine Ausführungen am Schlusse desselben Berichtes: „Wenn ich ein Zukunftsbild ausmale, wie die Dinge sich einst gestalten werden, wenn Deutschland fortfährt, sich im Orient wirtschaftlich auszustrecken, —der Hafen von Haydar Pascha, dem zu erheblichem Teil auf deutschen Schiffen deutsche Waren zugeführt werden, die Bahnlinie von dort bis Bagdad ein deutsches Unternehmen, das nur deutsches Material verwendet und zugleich für Güter und Personen die kürzeste Linie bildet, aus dem Herzen Deutschlands nach seinen ostasiatischen Besitzungen — so tritt dem vorschauenden Blick der Moment entgegen, in dem der berühmte Ausspruch, daß der ganze Orient nicht die Knochen eines pommerschen Grenadiers wert sei, eine interessante historische Reminiszenz, aber keine aktuelle Wirklichkeit mehr bildet."

Marschall maßte sich „einen vorschauenden Blick" an, unterschätzte aber die Widerstände anderer Mächte, welche, wie uns die spätere Entwicklung der Dinge zeigt, die hier geschilderte rosige Ausdehnung Deutschlands nicht möglich machten. Marschall ist eben ein Ressortmann und beurteilt die Sache nur von seinem Blickfeld, aber nicht von dem der gesamten Politik des Reiches aus. Psychologisch ist diese Haltung des Botschafters so zu erklären, daß er, entfernt von der Leitung der deutschen auswärtigen Politik, auch auf seinem Botschafterposten seine Politik, nicht nur die der Bagdadbahn, sondern überhaupt die

[32]) Siehe den Bericht Marschalls vom 3. Februar 1899 an das Auswärtige Amt, Helfferich, S. 90, nur stellenweise abgedruckt. Dieser Bericht findet sich in der Großen Politik nicht. Nach einer freundlichen brieflichen Auskunft von Prof. Fr. Thimme soll er einen Umfang von 60 Folioblättern haben. Wegen seiner Länge wäre er in die Aktenpublikation nicht aufgenommen worden. Weiter soll er nicht vom 3. Februar, sondern vom 2. Januar datiert sein. Wenn man aber die bei Helfferich abgedruckten Stellen liest, so hat man fast den Eindruck, daß er nach der Konzessionserteilung für den Hafenbau von Haydar-Pasche, also nach dem 29. Januar, geschrieben worden ist. Da Prof. Thimme die Auskunft nach seinen Auszügen erteilt, so ist es nicht ausgeschlossen, daß bei ihm ein Irrtum vorgekommen ist. Ich berücksichtige diese Möglichkeit und nehme Abstand, die Datierung Helfferichs zu verbessern, zumal für uns nicht das Datum des Aktenstückes, sondern dessen Tendenz maßgebend ist.

Türkenpolitik, zum Hauptgegenstand der Reichspolitik machen wollte. Dieser letztere Bericht mag unter dem Eindruck seines jüngsten Erfolges in Konstantinopel, der Erlangung der Konzession für den Hafenbau von Haydar Pascha durch das definitive Irade vom 29. Januar 1899 [33]), von der noch die Rede sein wird, trotz der Widerstände der Franzosen [34]) und der Russen [35]) geschrieben worden sein.

Wie dem auch sei, Marschall genoß ein großes Vertrauen beim Kaiser und seine meisterhaft abgefaßten, eindrucksvoll argumentierten und mit juristischer Spitzfindigkeit redigierten Berichte waren es, die den Kaiser, wie die Leiter der deutschen Politik überhaupt, am meisten beeinflußten [36]).

Bevor wir zu den Verhandlungen zwischen dem Auswärtigen Amt und der Deutschen Bank in Berlin nach der Rückkehr des Kaisers von seiner zweiten Orientreise übergehen, ist es angebracht, an dieser Stelle ein paar Worte über die persönlichen Beziehungen zwischen Wilhelm II. und Abdulhamid II. zu sagen, damit das Auftreten des Kaisers für uns verständlich wird.

Seit seinem Regierungsantritt hatte der deutsche Kaiser gewisse Sympathien für den Sultan. Schon die erste Reise nach dem Orient 1888, die Fürst Bismarck zwar nicht ratsam fand, aber gegen die er keinen Grund zum ernstlichen Widerspruch erblickte [36]), machte auf den jungen Kaiser einen gewaltigen Eindruck. Der prächtige Empfang, den die Türken mit ihrem bizarr-grotesken Geschmack ihm zu bereiten wußten, und die äußere Erscheinung des Sultans imponierten ihm. Wenn die Türken alles mögliche taten, was den Empfang und den Aufenthalt tunlichst glänzend gestalten konnte, so waren sie sich dessen bewußt, daß darin ein historisches Ereignis lag [37]). Denn der offizielle Besuch eines europäischen Kaiserpaares war nicht nur ein Erlebnis großen Stils, sondern ein Ereignis, das einzigartig dastand. Manche fremde Politiker, z. B. in Petersburg, meinten, daß dieser Besuch einen politischen Zweck habe, nämlich die Aufnahme der Türkei in den Dreibund, was freilich jeder Grundlage entbehrte [38]). Die ersten Novembertage (vom 1. bis 6.) vergingen wie größte Festtage in Konstantinopel, der Kaiser, überall, wo er erschien, von aller Bevölkerung umjubelt und mit Kanonendonner begrüßt. Ebenso eindrucksvoll waren die Zeremonien und der Geschenkaustausch im Yildiz [39]). Die Presse empfing den Besuch mit herzlichstem

[33]) Vgl. Gr. Pol., Bd. 14, II, S. 472f.

[34]) Siehe ebenda, S. 473f.

[35]) Vgl. Rosen, Aus einem diplomatischen Wanderleben, Bd. II, S. 64ff.

[36]) Vgl. Radowitz: Aufzeichnungen und Erinnerungen, Bd. II, S. 295.

[37]) Als die Schiffe, die, aus dem Mittelmeer kommend, den hohen Besuch brachten, vor Dolmabagtsche ankamen, sprach der Sultan selbst von dem „geschichtlichen Ereignis" dem deutschen Botschafter gegenüber und „beschloß, stante pede, eine Medaille darauf prägen zu lassen". Ebenda, II, S. 302.

[38]) Ebenda, II, S. 301.

[39]) Der Kaiser brachte dem Sultan ein Infanteriegewehr neuester Konstruktion mit. Der letztere schenkte der Kaiserin ein riesiges Diamantenkollier und dem Kaiser „einen prachtvollen Ehrensäbel, den er mit einer feierlichen und sehr taktvollen Ansprache" ihm bei dem Abschiedsbesuch überreichte. Vgl. Radowitz, II, S. 304, 305, 306.

Willkommen. Die „Turquie", das Organ des Auswärtigen Ministeriums, sah darin „un grand événement dont on ne peut que se réjouir", weil dies Ereignis ein Beweis dafür sei, daß die Türkei im europäischen Konzert immer einen wichtigen Platz einnehme. Man könne nicht umhin, anzunehmen, daß dieser Besuch in Zukunft gute Folgen für das Land zeitigen werde. Die Expansion des deutschen Elementes werde auch bis zum Orient reichen, wo sie ein ausgedehntes Gebiet für ihre Tätigkeit finden werde." „D' ailleurs", so heißt es weiter, „le caractère de la population allemande a des analogies avec celui de la population de l' Empire (Ottomane). Il existe une sympathie mutuelle qui présage un fusion d' intérêts que le temps consacrera" [40]). Das Organ der englischen Botschaft, Levant Herold, schrieb auch in demselben Sinne mit der Hinzufügung, daß die gemeinsamen Zwecke der sich heute treffenden beiden Souveräne der Weltfriede und das Wohl ihrer Untertanen seien, und daß durch diese persönlichen Beziehungen die alten Beziehungen beider kaiserlicher Häuser sich befestigen würden [41]).

Von allen diesen Erlebnissen war Wilhelm II. so stark beeindruckt, daß er vor der Abreise, die auf Bitten des Sultans am 6. November anstatt am ursprünglich vorgesehenen 5. November angetreten wurde, ein Telegramm an den Fürsten Bismarck sandte, in dem er ausdrückte, daß sein Aufenthalt in Konstantinopel „in jeder Beziehung zu seiner vollsten Zufriedenheit ausgefallen" sei. Dann ein zweites Telegramm am 7. November: „Nach meinem Aufenthalt, der einem Traume gleicht, und welcher durch die freigiebigste Freundschaft des Großherrn zu einem paradiesischen gemacht wurde, passiere ich soeben bei schönem Wetter die Dardanellen" [42]). Über die schönen Erinnerungen der ersten Orientreise wurde in Berlin lange Zeit mit Begeisterung gesprochen. Der Kaiser schickte dem Sultan durch seinen Botschafter als ein „Erinnerungszeichen" das Werk: „Geschichte der preußischen Fahnen und Standarten" mit der merkwürdigen und charakteristischen eigenhändigen Widmung: „Als Zeichen seiner innigen Freundschaft sendet dieses Buch, in dem sich ein gut Teil preußischer und deutscher Geschichte widerspiegelt, seinem lieben Freunde, dem Sultan Abdul Hamid, Wilhelm. I. R." [43]).

Dieses Erlebnis ist das Entscheidende für die Sympathien des Kaisers gegenüber dem Sultan und dem Orient in den späteren Jahren. Seine entscheidende Antwort an den englischen Premierminister am 5. August 1895 in Cowes, daß die Türkei noch lebensfähig sei, beruht zu einem guten Teil auf diesen eigenen Erfahrungen. Er hat sich zwar gelegentlich sehr kritisch über die Person des Sultans geäußert: Z. B. durch seine Randbemerkung in einem Bericht des Herrn von Saurma an Hohenlohe vom 19. Dezember 1895 über die armenischen Unruhen, in der er den Sultan als „einen ekelhaften Menschen" [44]) bezeichnet. Ein anderes Mal bemerkt er: „Der Sultan muß abgesetzt werden" [45]). Solche

[40]) Radowitz, II, S. 307f.
[41]) Ebenda, S. 308.
[42]) Ebenda, S. 307.
[43]) Radowitz, II, S. 309.
[44]) Gr. Pol., Bd. 10, S. 133.
[45]) Gr. Pol., Bd. 12, I, S. 20, auch anläßlich der armenischen Frage.

scheinbar feindseligen Ausbrüche sind aber so zu erklären, daß Wilhelm II. einer augenblicklichen Stimmung nachgab, wie er überhaupt ein Stimmungsmensch war.

Die zweite Orientreise des deutschen Kaiserpaares, deren offizieller Anlaß die Einweihung der evangelischen Erlöserkirche in Jerusalem war, begann mit einem Besuch in der türkischen Hauptstadt (18.—20. Oktober 1898)[46]). Es waren diesmal nicht nur der Empfang und Aufenthalt in Konstantinopel, sondern die freudige Aufnahme im ganzen Lande, die den Kaiser begeisterten; Wilhelm II. wurde in seinem Glauben, daß er in den Türken und den Mohammedanern die wahren Freunde und Verehrer besitze, durch diese Zeremonien so bestärkt, daß er sich fast täglich veranlaßt sah, seinem Freunde, dem Sultan, Danktelegramme zu senden. „Wenn der Ruf Seiner Majestät ertönte, und das war ununterbrochen der Fall: Dies war das schönste, was wir noch erlebt haben! Bülow, ein Danktelegramm an den Sultan!“ [47]).

An dem Abend des 31. Oktober, wo die evangelische Erlöserkirche in Jerusalem eingeweiht und die Dormitio beatae virginis der deutschen Katholikengesellschaft übertragen wurde, erwarteten die dem Festmahl Beiwohnenden, daß die Ansprache des Kaisers als Krönung des feierlichen Tages ausgesprochen religiösen Inhalts sein würde. Seine Majestät pries jedoch die von den Türken gewährte Gastfreundschaft, den Sultan, die Mohammedaner und den Islam.

Den Höhepunkt seiner Sympathien für den Sultan und überhaupt für die islamische Welt bildet der kaiserliche Trinkspruch, den er bei seiner zweiten Orientreise[48]) am 8. November 1898 in Damaskus ausbrachte. Nachdem er für den herrlichen Empfang der Stadt seinen Dank ausgesprochen und seiner Bewegtheit, an der Stelle stehen zu können, wo „einer der ritterlichsten Herrscher aller Zeiten, der große Saladin, geweilt habe, ein Ritter ohne Furcht und Tadel, der oft seine christlichen Gegner die rechte Art des Rittertums hätte lehren müssen“, Ausdruck gegeben hatte, fuhr er fort: „Möge Seine Majestät der Sultan und mögen die dreihundert Millionen Mohammedaner, welche, auf der Erde zerstreut lebend, in ihm ihren Kalifen verehren, dessen versichert sein, daß zu allen Zeiten der deutsche Kaiser ihr Freund sein wird“ [49]).

[46]) Über die politischen Verhandlungen während dieses Aufenthalts enthalten die Akten des Auswärtigen Amtes fast gar nichts. Ob überhaupt politische Besprechungen zwischen den deutschen und den türkischen Staatsmännern stattgefunden haben, wissen wir auch nicht; weder die Akten des Auswärtigen Amtes noch die Memoiren geben darüber Auskunft. Über die Protektoratsfrage der Katholiken im Osmanischen Reiche dagegen haben wir eine ganze Fülle von Akten. Siehe Gr. Pol., Bd. 12, II, S. 587—638, Anhang. Über die Reise vgl. Schultheß' Geschichtskalender 1898; Freiherr von Mirbach, Die Reise des Kaisers und der Kaiserin nach Palästina, Berlin, 1899; Bülow, Denkwürdigkeiten, I, S. 242ff. und Gr. Pol., Bd. 12, S. 577, Fußnote.

[47]) Bülow, Denkwürdigkeiten, Bd. I, S. 266.

[48]) Über die zweite Orientreise des Kaisers vgl. Gr. Pol., Bd. 12, II, S. 575f., Fußnote; Schultheß' Geschichtskalender 1898, S. 187f.; Freiherr von Mirbach, Die Orientreise des Kaisers und der Kaiserin nach Palästina, Berlin, 1899; Bülow, Denkwürdigkeiten, Bd. I.

[49]) Schultheß' Europäischer Geschichtskalender, Jahrgang 1898, S. 339f.; auch Bülows Denkwürdigkeiten, Bd. I, S. 258.

Der Staatssekretär des Auswärtigen Amtes, von Bülow, der den Kaiser während seiner ganzen Reise begleitete, versuchte, die Wiedergabe dieser enthusiastischen Worte für die Presse mit Rücksicht auf den Eindruck, den sie in London, Paris und Petersburg hervorrufen würden, abzuschwächen, indem er den stenographischen Text verändern wollte. Es war aber schon zu spät, denn die Rede war in ihrem ursprünglichen Wortlaut auf Wunsch Marschalls sofort dem Wolffschen Nachrichtenbüro weitergegeben worden [50]). Marschall hatte nun erreicht, was er wollte: Durch seine hervorragende Kunst hatte er die ihm aufgezwungene Nebenrolle zur Hauptrolle gemacht. Die Rede, in der der Sultan die Bestätigung der wahren Freundschaftsgefühle Wilhelm II. erblickte, wurde auch am nächsten Tage in den türkischen Blättern veröffentlicht [51]), versehen mit entsprechenden hoffnungsvollen und begeisterten Kommentaren.

Nach Berlin zurückgekehrt, hielt der Kaiser seinen Ministern, die zum Empfang des Kaiserpaares an den Potsdamer Bahnhof befohlen worden waren, eine Ansprache. Darin schilderte er zunächst begeistert die ihm zuteil gewordene türkische Gastfreundschaft, und dann ging er zu der Stellung des Sultans und zu der Lage des Reiches über: Die Türkei könne „mit dem unbedingten Gehorsam ihrer Bewohner gegenüber dem Sultan, in dem sie nicht nur ihren Souverän, sondern ihren Kalifen verehrten, für andere Länder vorbildlich sein. Der Segen des Himmels ruhe sichtbar auf der Türkei, auch wirtschaftlich wäre das Land in blühendem Zustande“ [52]).

Hier tritt uns mit aller Deutlichkeit vor die Augen, wie oberflächlich und irrig die Beobachtungen des Kaisers waren. Es dürfte aus den vorangegangenen Kapiteln klar geworden sein, daß gerade in dieser Zeit weder von einem „unbedingten Gehorsam“ gegenüber dem Sultan, noch von einer wirtschaftlichen Blüte die Rede sein kann.

Jedenfalls entnehmen wir den bisherigen Ausführungen, daß zwischen Wilhelm II. und Abdulhamid II. nicht nur eine Sympathie, sondern auch eine weitgehende persönliche Freundschaft bestand, und der erstere eine Schwäche für die Türken und für das Türkische besaß. Hierin sind auch, wenigstens zu einem guten Teil, die Beweggründe zu suchen, warum der Sultan sich fast in jeder großen auswärtigen Bedrängnis an den Kaiser und seine Regierung zur Unterstützung wandte.

Der tiefere Einblick in die türkischen Verhältnisse, den der Staatssekretär des Auswärtigen Amtes von Bülow im Gefolge des Kaisers durch eigene Beobachtungen und durch Besprechungen mit den deutschen diplomatischen Vertretern in Konstantinopel gewann, brachte ihn auch zur Überzeugung, daß Deutschland in der Türkei „ein weites Gebiet für wirtschaftliche Tätigkeit und für den Ernstfall auch einen tapferen Freund besäße“. Er will sich jedoch schon damals darüber klar gewesen sein, daß man sich „keine Illusionen über die innere Schwäche (dieses

[50]) Vgl. Bülow, I, S. 258.

[51]) Schultheß' a. a. O. 1898, S. 34, Gr. Pol., Bd. 12, II, S. 575f.

[52]) Siehe Bülow, Bd. I, S. 269.

Freundes) machen dürfe und von seiner grünen Fahne nicht viel zu erwarten wäre“ [53]).

Nach der Rückkehr des Kaisers aus dem Orient wurde in Berlin auf Veranlassung Seiner Majestät das Bagdadbahnprojekt vielfach zwischen dem Auswärtigen Amt und der Deutschen Bank besprochen[54]).

Auch Marschall hatte wieder einen neuen Erfolg in Konstantinopel errungen, den er als Beweis für die Durchführbarkeit seiner eigenen Politik dem Auswärtigen Amte vorlegen konnte: Die schon angedeutete Hafenbaukonzession von Haydar Pascha an die Anatolische Gesellschaft, 29. Januar 1899.

Die Anatolische Eisenbahngesellschaft, beziehungsweise die deutsche Botschaft in der türkischen Hauptstadt, verhandelte seit langem wegen der Erlangung einer Konzession für den Bau eines großen Hafens am Ausgangspunkte der Anatolischen Bahn, der in allen Jahreszeiten und bei jeder Witterung den Verkehr erleichtern sollte. Schon am 13. März 1898 war das diesbezügliche vorläufige Jrade ergangen[55]). Seitdem hatte man weiter verhandelt und das endgültige Jrade der Hafenkonzession erfolgte am 29. Januar 1899[56]). „Damit ist“, schrieb Marschall am Schlusse desselben Berichtes an das Auswärtige Amt, „ein großes Werk sichergestellt, welches für die Zukunft der Anatolischen Bahn, für den deutschen Handel und auch für die deutsche Schiffahrt von großer Bedeutung werden wird[57]).

Der Botschafter hielt diesen seinen Erfolg für einen Sieg über die Franzosen, die mit ihren üblichen Quertreibereien die Sache zu vereiteln bestrebt waren. Er habe ein ganzes Jahr hindurch gegen sie zu kämpfen gehabt. Eine französische Gesellschaft hatte die Quais von Konstantinopel auf Grund älterer Konzessionen gebaut . Nun behaupteten die Franzosen, auch der Bau eines Hafens in Haydar Pascha sei in ihrer Konzession einbegriffen. Als das definitive Jrade des Sultans für den fraglichen Hafen erging, protestierte der neue französische Botschafter Constans, der als Nachfolger von Paul Cambon eben, Anfang Februar, sein Amt angetreten hatte, im Namen der Quaigesellschaft mit einer an die Pforte gerichteten Note, wie es sein Vorgänger oft gemacht hatte[58]). Die Pforte ließ diese Note unbeantwortet, weil 1. vor allen Dingen es nicht das Recht der französischen Botschaft sei, im Namen einer ottomanischen Gesellschaft[59]) zu handeln und 2. „der Protest sachlich geradezu frivol sei“[60]).

[53]) Bülow, I, S. 252f. Diese Zeilen sind nach der Katastrophe des Weltkrieges geschrieben worden. Bei den gleichzeitigen Aufzeichnungen Bülows, soweit wir sie zur Hand haben, ist jedoch nichts vorhanden, was seine obige Überzeugung bestätigen könnte.

[54]) Gr. Pol., Bd. 14, II, S. 474.

[55]) Vgl. ebenda, S. 468, Fußnote.

[56]) Siehe ebenda, S. 472f. und Schultheß Geschichtskalender, Bd. 40, Jahrgang 1899, S. 280f.

[57]) Gr. Pol., Bd. 14, II, S. 473.

[58]) Vgl. ebenda, S. 473f.

[59]) Die Quaigesellschaft stand unter dem türkischen Rechte und war eine ottomanische Gesellschaft.

[60]) Gr. Pol., Bd. 14, II, S. 474.

In Wirklichkeit waren die Franzosen völlig im Unrecht. Denn in ihrer Quaikonzession war sehr klar ausgedrückt, daß der Gesellschaft nur der Bau der Quais auf der europäischen Seite gestattet sei. Das wußten auch die Franzosen ganz genau. Warum sollten sie aber die Erteilung einer Konzession an eine nicht französische Gesellschaft ohne Opposition geschehen lassen, zumal diese Gesellschaft eine deutsche war? So arbeitete die französische Botschaft bis zum letzten Moment, um die Unterzeichnung der Hafenbaukonvention, die am 23. März 1899 in Konstantinopel zwischen Dr. Zander und Zihni Pascha, dem neuen türkischen Bautenminister stattfand, zum Scheitern zu bringen[61]). Zihni Pascha aber ergriff für die Deutschen Partei, deren Forderungen er gerecht fand und setzte die Sache trotz der Widersprüche seiner franzosenfreundlichen Kollegen durch[62]). Nachdem alle Demarchen seitens der Franzosen bei der türkischen Regierung und mehrere „sehr energische Telegramme en clair, die zwischen Paris und hier (Konstantinopel) gewechselt wurden", erfolglos blieben, veröffentlichte der „Temps" am 20. März einen „giftigen Leitartikel" gegen die Türken, den Marschall als eine „Quittung der erlittenen Niederlage" ansehen zu können glaubt[63]).

Die Franzosen hatten gleichzeitig die russische Diplomatie dagegen mobil gemacht: „Deutschland wolle bei und in Konstantinopel festen Fuß fassen und damit die jahrhundertjährigen russischen Aspirationen durchkreuzen"[64]). Am 24. März gab der russische Botschafter in Berlin, Graf von der Osten-Sacken, der russischen Besorgnis um die Hafenbaukonzession bei Bülow Ausdruck. Bülow antwortete, daß Deutschland in Kleinasien nur wirtschaftliche Interessen verfolge, die den Russen in keiner Weise unerwünscht sein könnten. Im Gegenteil solle die wirtschaftliche Ausdehnung des deutschen Reiches in Kleinasien für Rußland angenehmer sein als die einer anderen Macht. Als der Botschafter Konstantinopel für Rußland als „noli me tangere" bezeichnete und die Ansicht äußerte, daß Rußland schon aus religiösen Gründen vom Balkan nicht lassen könne, erwiderte der Staatssekretär, daß Deutschland weder auf dem Balkan, noch im Schwarzen Meer, noch an den Meerengen Rußland im Wege stehe oder es zu tun beabsichtige.

Graf von der Osten-Sacken sagte schließlich, daß die Sicherung der Meerengen eine Lebensfrage für Rußland sei und stimmte der Meinung Bülows zu, daß „es für Rußland jedenfalls angenehmer sei, wenn deutsche Unternehmer und deutsches Geld in Kleinasien vordrängen, als wenn letzteres ausschließlich von England in Entreprise genommen würde"[65]).

Auch Graf Murawiew, der die geographischen Verhältnisse in der Gegend von Haydar Pascha nicht genügend kannte, legte seine Be-

---

[61]) Ebenda, S. 477.
[62]) Ebenda, S. 477.
[63]) Ebenda, S. 477.
[64]) Gr. Pol., Bd. 14, II, S. 539.
[65]) Vgl. ebenda, II, S. 533f.

fürchtung dem Fürsten Radolin gegenüber am 5. April an den Tag: Deutschland werde nötigenfalls die deutschen Unternehmungen in Kleinasien verteidigen müssen, und diese Verteidigung werde sich gegen Rußland richten. So werde ein Konflikt zwischen Rußland und Deutschland in Kleinasien unvermeidlich sein. Fürst Radolin beruhigte den russischen Minister seiner Instruktion gemäß mit denselben Argumenten wie Bülow den russischen Vertreter in Berlin.

In den durch die Hafenbaukonzession veranlaßten Besprechungen zwischen den deutschen und russischen Diplomaten versicherten die Deutschen wiederholt die Friedfertigkeit und Loyalität ihrer Orientpolitik gegenüber Rußland: Die deutschen Unternehmungen in Kleinasien seien rein wirtschaftlicher Natur und entbehrten jeglichen politischen Hintergedankens. Es sei nicht die deutsche Absicht, sich in die Balkanangelegenheiten einzumischen; auch lege man keinen Wert auf eine dominierende diplomatische Stellung in der türkischen Hauptstadt und wolle den Russen den Weg zu den Meerengen keineswegs versperren.

Alle diese freundschaftlichen Versicherungen scheinen aber die Russen nicht völlig überzeugt zu haben. Denn am 15. April schlug Graf Osten-Sacken Herrn v. Bülow ein deutsch-russisches „Arrangement über Kleinasien" vor[66]) und am 24. verlangte er die schriftliche Fixierung desselben mit folgendem Inhalt: Deutschland müsse bezüglich der Meerengen Rußland vollkommen beruhigen. Als Gegenleistung dafür werde Rußland in Kleinasien dem Reich „freie Hand" lassen[67]). Mit diesem russischen Angebot kommen wir zu einer wichtigen Frage des deutschen Bündnisproblems, die von der Nachwelt viel diskutiert und verschieden beurteilt worden ist. Es wird hier gut sein, auf die Richtlinien der damaligen deutschen Politik etwas näher einzugehen.

Die deutsche Politik in der 2. Hälfte der 90er Jahre läßt sich mit der „Politik der freien Hand" charakterisieren. Die Wilhelmstraße will sich durch Abmachungen nach keiner Seite festlegen. Man sah in England und Rußland die beiden unversöhnlichen Weltrivalen; wenn man, so meinten die damaligen deutschen Politiker, zu den beiden Mächten zwar freundschaftliche, aber unverbindliche Beziehungen unterhalte, so wahre man am besten die eigenen Interessen. Diese Taktik der Ausnützung des englisch-russischen Gegensatzes war an sich nichts Neues. Sie war von Bismarck oft angewandt worden. Solange es sich nicht gerade um hochpolitische Angelegenheiten handelte, konnte man durch diese Politik der „freien Hand", indem man den Gegensatz der beiden Mächte ausnützte, bescheidene Erfolge erzielen, ohne daß die Gesamtlage des Reiches unter den Großmächten sich wesentlich verschlechtert hätte. Würde man aber in den großen welthistorischen Entscheidungen auch mit derselben Methode weiterkommen? Würde es schließlich nicht nötig sein, sich an einen von beiden Gegnern anzuschließen und dann gegen den andern eigene weltpolitische Ansprüche

[66]) Gr. Pol., Bd. 14, S. 540.
[67]) Ebenda, S. 542f.

durchzusetzen? Deutschland hatte sich bis jetzt in erster Linie in seinem Auftreten in der Weltpolitik auf den Dreibund gestützt. Nun aber war der Dreibund durch die immer deutlicher werdende Schwäche der Doppelmonarchie und die Unzuverläßlichkeit Italiens locker geworden. Die deutsche Diplomatie erkannte diese Sachlage. Wir beobachten in der 2. Hälfte der 90er Jahre eine Rückschwenkung auf die russische Linie. „Finis tripliciae" schrieb der Kaiser selbst am 1. März 1898 zu einem Bericht Eulenburgs aus Wien[68]), „die Slaven werden alle zusammen gegen die Deutschen wühlen und unsere Polen mitreißen. Rußland wird das Seine dazu tun, und Habsburg geht verloren. Wir müssen uns beizeiten eine feste Brücke zu Rußland bereitstellen". Ließ sich aber diese „feste Brücke" über die Trümmer der Donaumonarchie schlagen?

Die deutschen Diplomaten waren noch immer nicht von der Notwendigkeit eines Bündnisses entweder mit Rußland oder mit England überzeugt, obwohl die politische Gesamtlage sich allmählich verschoben hatte. Sie gingen auf den Bündnisvorschlag Chamberlains von 1898 nicht ein[69]). Sie glaubten „blindlings an die Unversöhnlichkeit englischer und russischer Weltinteressen und an die Unvermeidlichkeit ihres Weltkampfes" und hofften, ihre Unternehmungen auch in Kleinasien, wo England und Rußland so viel Interessen hatten, mit der Taktik der „freien Hand" durchsetzen zu können. Da die deutsche Diplomatie England und Rußland als unversöhnliche Gegner ansah, so war sie überzeugt, daß immer eine von beiden Mächten Deutschland als Bundesgenossen für sich zu gewinnen suchen werde[70]) und Deutschland den Schiedsrichter zwischen diesen beiden spielen könne. In der Tat schienen die Hoffnungen der Wilhelmstraße sich zu verwirklichen, als kurz nach dem Scheitern der ersten englisch-deutschen Bündnisverhandlungen Rußland, wie eben erwähnt, sich in Berlin um eine Abmachung gerade über Kleinasien bewarb. Auch dieses russische Angebot wurde in Berlin sehr höflich abgelehnt. Die treibende Kraft in dieser Frage war wiederum Holstein. In einer Aufzeichnung, die er am 17. April 1899 verfaßte[71]), motivierte er seine ablehnende Haltung folgendermaßen.

1. Eine solche Vereinbarung mit Rußland wäre mit dem Dreibundsvertrage unvereinbar, da Artikel VI desselben jedes Mitglied des Dreibundes zu gegenseitiger Mitteilung über jede Verhandlung mit einer anderen Macht bezüglich der Türkei verpflichtete. Ein Spezialabkommen mit Rußland würde den Dreibund sprengen.

2. Die russisch-französischen Abmachungen seien rein „defensiver Natur". Ein Angriff dieses Zweibundes auf Deutschland sei nicht zu erwarten, weil dies nicht in Rußlands Interesse liegen könne, da Frankreich nach der Unterwerfung Deutschlands sich sofort von Rußland trennen und in das englische Lager übergehen würde. Das Zarenreich würde dann vor einer erneuten Krimkriegsgruppe stehen.

[68]) Siehe Gr. Pol., Bd. 13, S. 115.
[69]) Vgl. Meinecke, Das deutsch-englische Bündnisproblem, Kap. 6.
[70]) Meinecke, S. 120f.
[71]) Siehe Gr. Pol., Bd. 14, II, S. 534ff.

Die russische Gefahr, meinte Holstein weiter, liege zu fern, als daß man jetzt genötigt sei, sich dem Gegner des Zarenreiches anzuschließen. Das „friedliche Nebeneinandergehen von Deutschland und Rußland" betrachtete er als ein „Lebensinteresse beider Reiche". Es gebe zwischen diesen keine „kollidierenden Interessen". Die Ausbreitung des deutschen Kapitals in Kleinasien sei eine „untergeordnete Frage". Die diesbezüglichen Vorschläge Rußlands seien in erster Linie mit Rücksicht auf seinen Bundesgenossen, Frankreich, gemacht worden, welches durch die Expansion der deutschen Industrie in der Türkei sich getroffen fühlen könnte. Solange die französische Politik die Revision des Frankfurter Friedens als Ziel verfolge, könne Deutschland mit Rußland keine bindenden Abmachungen treffen, wodurch es sich vom Dreibund loslösen und neue Feinde schaffen würde. Bis zu dem Augenblick, wo Rußland, Frankreich und Deutschland sich gegenseitig ihren Besitzstand garantieren würden, müsse die deutsche Politik dieselbe sein wie bisher, nämlich ohne vertragliche Bindungen freundschaftliche Beziehungen auch zu Rußland. Die beiden Staaten könnten also ihre politischen Ziele auf friedlichem Wege erreichen, während Frankreich nur durch einen Krieg zum Ziel gelangen könne.

Auch Hatzfeldt war im wesentlichen derselben Meinung [72]). Was Rußland für die Garantie der Meerengen Deutschland anbiete, nämlich freie Hand in Kleinasien, sei keineswegs eine gleichwertige Kompensation. Ein solches Arrangement würde eine völlig veränderte politische Lage für Deutschland schaffen. Es wäre erst dann annehmbar, wenn Rußland als Aequivalent ein Abkommen zwischen Rußland, Frankreich und Deutschland ermögliche, durch welches alle drei Länder ihren Besitzstand sich gegenseitig garantierten.

Diese Frage und die deutschen Motive sind von Meinecke in seinem Buche „Das englisch-deutsche Bündnisproblem", Kapitel 7, eingehend besprochen und von allen Gesichtspunkten aus erläutert worden. Deshalb verzichten wir hier auf die Kritik dieser Motive und wollen die Frage zu beantworten versuchen, ob etwa die anatolische Bahn das Haupthindernis für eine Annäherung zwischen Rußland und Deutschland bildete.

Zunächst machen wir uns noch einmal klar, was Rußland von Deutschland verlangte und zu welchem Zugeständnis es bereit war. Deutschland sollte ihm die „traditionellen ausschließlichen Ansprüche Rußlands auf den Bosporus unzweideutig anerkennen und dementsprechend gegebenenfalls auch auf die anderen Mächte einwirken" [73]).

Dafür wollte es zugestehen, daß die deutsche Wirtschaft sich in Kleinasien frei betätigte. Aus dem Gespräch zwischen Murawiew und Radolin [74]) geht hervor, daß der russische Vorschlag dazu bestimmt war, den deutschen Einfluß in der Türkei auf das rein Kommerzielle zu beschränken. Murawiew war besorgt, daß der vorläufig kommerzielle Ein-

[72]) Siehe Hatzfeldt an das Auswärtige Amt vom 1. Mai 1899, Gr. Pol., Bd. 14, II, S. 543ff.
[73]) Gr. Pol., Bd. 14, II, S. 550f.
[74]) Siehe ebenda, S. 549ff.

fluß Deutschlands in der Türkei sich eines Tages in einen politischen verwandeln könne. Die deutschen wirtschaftlichen Unternehmungen würden den Sultan so stärken, daß er den Russen unangenehm werden könne. Deshalb könne Rußland der Entwicklung des deutschen Einflusses nicht gleichgültig gegenüberstehen. Murawiew wünscht nun, zu einer „Verständigung über die beiderseitigen Interessensphären im Türkischen Reiche" zu gelangen, „um einem möglichen Kollidieren der Interessen rechtzeitig vorzubeugen und etwaige Mißverständnisse, die ernstliche Komplikationen nach sich ziehen könnten, zu verhüten. Vorläufig liege Rußlands Interesse auf einer rein politischen Basis, während Deutschland nur kommerzielle Gesichtspunkte im Auge habe".

Was also die Russen als Gegenleistung anboten, die freie Entwicklung der deutschen wirtschaftlichen Interessen in Kleinasien, würde von Holstein, wie schon angedeutet, als eine untergeordnete Frage betrachtet. Er mag das unterschätzt haben. Tatsache ist aber, daß er die anatolische Frage nicht für wichtig genug hielt, um deswegen auf eine bindende Abmachung mit Rußland einzugehen. Rußland verlangte für dieses Zugeständnis in einer nach Holstein „untergeordneten Frage" eine Gegenleistung von höchster politischer Bedeutung. Österreich wollte die Russen an den Meerengen nicht dulden. Wir hörten oben, daß die Deutschen wiederholt versicherten, sie würden den Russen am Bosporus keineswegs in den Weg treten. Eben dieser Punkt aber bildete seit jeher die schwache Seite des deutsch-österreichischen Bündnisses. Sobald Österreich von einem deutsch-russischen Arrangement über den Bosporus gehört haben würde — die Geheimhaltung desselben würde wohl kaum gelingen —, wäre eine Trennung seiner Politik von Deutschland erfolgt und es hätte sich dem Gegner Rußland anschließen müssen. Auch Italien mußte sich mit Rücksicht auf die englische Flotte auf die englische Seite begeben. Also die zwei Mitglieder des Dreibundes wären damit für Deutschland verloren. Darüber hinaus war mit einer direkten Feindschaft Englands zu rechnen. Schließlich würde das Reich die alten Freunde verlieren und sich einen neuen Feind geschaffen haben, um dafür eventuell Rußlands zweifelhafte Freundschaft einzuheimsen. Dieser Freund allein aber konnte Deutschlands weltpolitischer Stellung nicht den nötigen Rückhalt gewähren. Durch den Zerfall des Habsburger Reiches, den man für absehbare Zeit in Rechnung stellen mußte, wäre ein ernster Konflikt auch mit Rußland wegen der vom deutschen Volkstum bewohnten österreichischen Gebiete wohl auch nicht zu vermeiden gewesen.

Wenn also in Berlin dieser russische Vorschlag abgelehnt wurde, so geschah dies in erster Linie nicht mit Rücksicht auf die wirtschaftlichen Unternehmungen in Kleinasien, bezüglich deren man die Russen immer durch strikte Ableugnung jeglicher politischer Hintergedanken beruhigte, sondern mit Rücksicht auf Österreich. Österreich bestimmt die Richtlinien der deutschen Politik gegenüber Rußland auch in dieser Angelegenheit. Es war den Deutschen ziemlich gleichgültig, ob am Bosporus der Türke oder der Russe saß. Fürst Radolin brachte diese Richtung der deutschen Politik am 5. April 1899 dem durch die Hafen-

baukonzession höchst beunruhigten Grafen Murawiew zum Ausdruck: Im Falle, daß Rußland von Konstantinopel Besitz ergriffe, würden die Aktionäre der Anatolischen Bahn „dieses Ereignis mit Freuden begrüßen", weil sie unter russischer Herrschaft mehr Aussicht auf Gewinn haben würden. „Die Anatolische Bahn und ihr Hafen seien Unternehmungen deutscher privater Aktiengesellschaften, die gewiß unter russischer Herrschaft ebenso prosperieren würden wie die schon jetzt in Rußland bestehenden gleichen Etablissements"[75]).

Die Bagdadbahnfrage war also zwar der Anlaß zu diesem russischen Bündnisangebot, sie war aber nicht der Anlaß zur Ablehnung dieses Angebotes und zum Versäumnis — wenn man es überhaupt so nennen darf[76]) —, die Gelegenheit eines Arrangements mit Rußland wahrzunehmen.

Nun zurück zu den Bahnverhandlungen.

Mit dem erlangten Erfolg der Hafenbaukonzession trat Marschall am 3. Februar beim Auswärtigen Amt auf: Er vertritt die Meinung, daß das Bagdadbahnunternehmen ein deutsch-nationales Unternehmen sein solle und deshalb die deutsche Regierung die Anlage des deutschen Kapitals in diesem den nationalen Interessen dienenden Werk fördern müsse. Wir sahen in seinem oben zitierten Bericht[77]), wie seine Phantasie ein Zukunftsbild ausmalte.

Diese Berichte Marschalls und das Drängen des Kaisers veranlaßten das Auswärtige Amt, von neuem Verhandlungen mit der Deutschen Bank aufzunehmen. Dem Herrn Georg Siemens,der im Namen der Deutschen Bank Verhandlungen mit dem Auswärtigen Amte führte, erklärte das letztere, daß ihm die Erweiterung des anatolischen Bahnnetzes jetzt nicht nur unbedenklich, sondern im Gegenteil erwünscht sei, und die deutsche Diplomatie vollständig bereit sei, das Werk in jeder Beziehung zu unterstützen. Auch die Frage der Mitwirkung der Seehandlung wurde dabei noch einmal berührt. Siemens meinte jedoch, daß eine definitive Entscheidung dieser Frage erst nach der Erledigung aller Vorbereitungen und Beschaffung der genaueren Vorlagen für die Aussichten der Bahn möglich sein werde[78]).

Außerdem wurde auch die Frage einer englischen Kooperation erwogen. Da das Auswärtige Amt diese jetzt nicht nur finanziell, sondern auch politisch als erwünscht bezeichnete, setzte sich Siemens mit den englischen Staatsmännern in Verbindung, um festzustellen, ob sie geneigt seien, die Beförderung der englisch-indischen Post der künftigen Bahn zu überweisen[79]). Bezüglich der englischen Kapitalsbeteiligung hatte sich Siemens schon im Herbst 1898 während seines Aufenthaltes in der

[75]) Gr. Pol., Bd. 14, II, S. 478ff.

[76]) Nach Meinecke war das von Rußland vorgeschlagene Meerengenabkommen überhaupt nicht gemeint „als erster Schritt zur Begründung einer deutsch-russischen Allianz, sondern als Mittel, um deutsche Hilfe für ein Linsengericht zu kaufen, um Deutschland unschädlich zu machen, von seinen Freunden zu trennen und auf die Brosamen anzuweisen, die vom Tische des Zweibundes abfallen konnten", S. 136.

[77]) Siehe oben, S. 70.

[78]) Siehe Gr. Pol., Bd. 14, II, S. 474.

[79]) Ebenda, S. 475, ausführlicher bei Helfferich, Bd. III, S. 91f.

Türkei bei den Engländern informiert. Alle Bemühungen, die deutscherseits geschahen, um England an der Durchführung der großen Bahn zu interessieren, blieben jedoch ergebnislos [80]). Andererseits sondierte der Kaiser selbst bei Mr. Cecil Rhodes — er hielt sich im März 1899 in Berlin auf, um über seinen Plan einer Telegraphenlinie Kap—Kairo, die durch Deutschostafrika führen sollte, zu verhandeln [81]) — und bei Sir Frank Lascelles. Beide zeigten für die Sache durchaus Verständnis [82]).

Eine ausführliche Besprechung der Frage zwischen Siemens und dem Auswärtigen Amt fand auf Befehl des Kaisers am 16.März 1899 statt. Angesichts der Ermutigungen, die Siemens von den deutschen politischen Kreisen erfuhr, zeigte er sich bereit, die Erweiterung der Bahn in Angriff zu nehmen. Er hielt jedoch „eine vorübergehende verlangsamte Realisierung seiner Pläne" für nötig, aus zwei Gründen: 1. Die diesjährige Mißernte in Kleinasien habe die Einnahmen der Anatolischen Bahn und die türkischen Steuereinkünfte auf ein Drittel vermindert. Der Zeitpunkt wäre also nicht günstig, von der türkischen Regierung Garantien zu fordern, die für die Durchführung der Pläne unentbehrlich seien. 2. Die Finanzverhältnisse in Deutschland wären zur Zeit auch nicht glücklich, was große Schwierigkeiten zur Beschaffung des Kapitals bereiten müßte. Im Interesse des Unternehmens sei deshalb ein „gewisses Temporisieren" nötig. Er glaube, das Ziel am besten dadurch erreichen zu können, daß er den geschaffenen Verhältnissen Rechnung trüge.

Bezüglich der Errichtung einer deutschen Schiffahrtsgesellschaft auf dem Euphrat und Tigris, die der Sultan wünschte, entwickelte Siemens die Ansicht, daß diese Frage jetzt noch nicht reif sei und sie nach der Sicherung der Bahnpläne überlegt werden müsse, weil die Engländer sich dadurch in Mesopotamien gefährdet sähen und ihr Widerstand auch die Bahnpläne zum Scheitern bringen würde [83]).

Während die Engländer sich von einer deutsch-englischen Kooperation fernhielten, schienen die Franzosen eine Annäherung an Deutschland in den türkischen Geschäften zu wünschen. Die Ottomanbank bemühte sich schon seit langem um eine Verständigung mit der Deutschen Bank. Siemens hielt solche Versuche der Franzosen zunächst nicht für ernst und schenkte ihnen keine Beachtung [84]).

Die Ereignisse der letzten Jahre hatten jedoch die Franzosen zu der Überzeugung gebracht, daß ihre Gegnerschaft gegen die deutsche Gruppe in der Türkei immer wieder nutzlos bleiben würde. Die Konzessionierung des Hafenbaues in Haydar-Pascha, wobei selbst die Hilfe des russischen Bundesgenossen nicht viel vermochte, hatte noch einmal diese Tatsache bestätigt. Sie sahen ein, daß sie ihre Vorteile am besten durch ein Zusammengehen mit den Deutschen wahren würden.

---

[80]) Helfferich, III, S. 92.
[81]) Hierüber vgl. Gr. Pol., Bd. 14, II, S. 580f.
[82]) Ebenda, S. 475.
[83]) Vgl. Gr. Pol., Bd. 14, II, S. 475f.
[84]) Helfferich, III, S. 93.

Der französische Botschafter in Konstantinopel, Mr. Constans, der kürzlich aus Paris zurückgekommen war, reichte am 12. April 1899 Marschall zu einer französisch-deutschen „entente" in den wirtschaftlichen Unternehmungen in der Türkei die Hand [85]).

„Er sehe nicht ein, warum Deutsche und Franzosen sich hier in wirtschaftlichen Fragen bekämpften und sich dadurch zum Vorteile der Türken gegenseitig schädigten. Offenbar beabsichtige England, sich hier vollkommen zu desinteressieren und sein Kapital allmählich aus türkischen Unternehmungen herauszuziehen. Damit sei für Franzosen und Deutsche der Moment gekommen, sich wirtschaftlich zu verständigen" [86]). Mr. Constans gestand, daß zwar die deutsche Position in der Türkei die stärkste sei, aber die Deutschen durch eine „entente" mit den Franzosen mehr erreichen würden als im Falle einer Konkurrenz derselben. „Frankreich habe eben in Faschoda die traurige Erfahrung gemacht, wie ein alleinstehender Staat große wirtschaftliche Ziele aufgeben müsse, um einen Krieg zu vermeiden."

Außerdem werde die Aufbringung des großen Kapitals im Falle eines Zusammengehens beider Mächte leichter sein, weil die Aktionäre dann sicher sein würden, daß zwei Großmächte im Notfalle für ihre Interessen eintreten würden. Er habe diese Frage in Paris mit Delcassé besprochen und seine volle Zustimmung erreicht. Marschall erwiderte, daß die deutsche Gruppe eine zweckmäßige Verständigung immer einem Kampfe vorgezogen habe und es diesmal auch tun werde[87]).

Die deutschen Kreise standen dieser ungewöhnlichen Demarche des französischen Botschafters zuerst skeptisch gegenüber. Es erschien in der Tat etwas eigenartig, daß die Franzosen mit ihren wohlwollenden Wünschen so auf einmal an die Öffentlichkeit traten. Dennn Herr Cotard, hinter dem die Ottomanbank stand, hatte neulich mit seinem Konzessionsgesuch den deutschen Plan durchkreuzen wollen[88]). Auch waren die Franzosen die heftigsten Opponenten gegen den Ankauf der englischen Izmir—Aydin-Bahn seitens der Anatolischen Eisenbahngesellschaft, über den in diesen Tagen zwischen Berlin und London verhandelt wurde. So antwortete Marschall dem Belgier Nagelmackers [89]) als der letztere wegen einer Vermittlung des belgischen Kapitals zwischen dem deutschen und französischen Kapital den Botschafter sprach —, daß er „sich sehr freuen würde, Tatsachen zu sehen, welche auf französischer Seite den ernsten Willen einer Verständigung erkennnen ließen" [90]).

Das Auswärtige Amt zeigte keine Bedenken gegen eine Beteiligung des französischen Kapitals unter der Bedingung, daß die französische Mitarbeit den deutschen Einfluß in den betreffenden Gebieten nicht beeinträchtige. Das Auswärtige Amt würde eine solche Zusammenarbeit

[85]) Gr. Pol., Bd. 14, II, S. 480f.
[86]) Ebenda, S. 481.
[87]) Ebenda, S. 482.
[88]) Vgl. ebenda, S. 483.
[89]) Nagelmackers war Mitte April nach Konstantinopel gekommen, um die türkische Regierung zum Selbstankauf der Aydinlinie und zur Übertragung derselben an die Kasabagesellschaft zu gewinnen. Vgl. Gr. Pol., Bd. 14, II, S. 482, Nr. 9984.
[90]) Ebenda, S. 483f.

mit Freuden begrüßen[91]). Diese Kooperation erschien den deutschen Diplomaten um so wichtiger, da sie geeignet war, das bei der Haydar—Pascha-Hafenkonzession deutlich zu Tage getretene Mißtrauen gegen die deutschen wirtschaftlichen Unternehmungen zu zerstreuen.

Dieser französische Vorschlag war nunmehr auch der Deutschen Bank erwünscht. Siemens förderte von vornherein eine internationale Basierung des Baukapitals, und jetzt war es ihm willkommen, daß die Franzosen von sich aus diesen Versuch machten. Außerdem war auch auf eine politische Unterstützung Frankreichs, wie Constans bei Marschall zu erkennen gab, zu rechnen, die die Durchführung des Bagdadbahnprojektes einigermaßen in Aussicht stellte[92]). Von nun an scheint auch Marschall seine extreme Forderung, die Bahn als rein deutsches Nationalunternehmen durchgeführt zu sehen, gemäßigt zu haben. Er billigte nun die Mitwirkung auch nichtdeutschen Kapitals an der Bahn. Freilich sollten die Deutschen die absolute Führung in jeder Hinsicht nach wie vor behalten. Er sprach Constans gegenüber nur von einer „billigen Verständigung". Diese Mäßigung des Botschafters ist wohl darauf zurückzuführen, daß er allmählich die Größe der politischen und finanziellen Schwierigkeiten zur Durchführung dieser Bahn richtiger einzuschätzen begann.

In Berlin begannen Anfang Mai 1899 die Verhandlungen zwischen den beiden Banken, der Deutschen Bank und der Ottomanbank, die rasch zum Ziel führten[93]). Bei der Schlußsitzung am 5. und 6. Mai wurde als Verständigungsbasis folgendes vereinbart: 1. Im Interesse der beiden Parteien wird die Izmir—Kasaba-Bahn so gestaltet werden, wie es am besten erscheint. Die deutsche Gruppe soll zwei Mitglieder in den Verwaltungsrat jener Bahngesellschaft entsenden, ebenso die französische Gruppe in den Verwaltungsrat der Anatolischen Eisenbahngesellschaft. Diese Mitglieder hatten die Aufgabe, die Vorbereitungen zu einer näheren Einigung zu treffen. 2. Die Fortsetzung der anatolischen Bahnen, das heißt der Bagdadbahn, wird gemeinsam durchgeführt. Die französische Gruppe beteiligt sich an dem dazu nötigen Kapital mit 40 Prozent, während die übrigen 60 Prozent in deutschen Händen bleiben. Es wird jedoch die Beteiligung einer dritten Macht offen gelassen. Die beiden Gruppen verpflichten sich gegenseitig, über alle die kleinasiatischen Bahnen betreffenden Angelegenheiten sich zu informieren[94]).

Dieses Abkommen bedeutet in der Geschichte der Bagdadbahn den ersten Schritt zu deren Internationalisierung, die vor allem von Siemens so heiß gewünscht wurde. Hätte auch damals England sich entgegenkommend gezeigt wie Frankreich, dann wäre ohne Zweifel das große Kulturwerk der Bagdadbahn zustande gekommen. England sah aber die Sache von einer anderen Perspektive als Frankreich an und

[91]) Bülow an Marschall, ebenda, S. 484f.
[92]) Helfferich, III, S. 95.
[93]) Siehe Gr. Pol., Bd. 14, II, S. 484, Nr. 3986.
[94]) Vgl. Gr. Pol., Bd. 14, II, S. 485, Fußnote ***, ausführlicher bei Helfferich, III, S. 96f.

widersetzte sich jedem diesbezüglichen Fortschritt; es wurde in den kommenden Jahren neben Rußland zum Hauptgegner dieser Bahn. In den folgenden Abschnitten dieser Arbeit werden wir die einzelnen Phasen der englischen Gegnerschaft zu verfolgen haben.

Die deutsch-französische wirtschaftliche Entente wurde vielfach das Gesprächsthema zwischen den Diplomaten- und Finanzkreisen in Konstantinopel. Die Deutschen freuten sich über die gewonnene Mitwirkung der Franzosen, ohne daß der deutsche Einfluß dabei Einbuße erlitt. Die Franzosen rieben sich die Hände, weil sie nach der Niederlage von Haydar-Pascha noch „einen ehrenvollen Frieden" mit den Siegern geschlossen und damit sich gegen die rücksichtslosen russischen Alliierten eine Schutzwehr für ihre wirtschaftlichen Interessen geschaffen hatten[95]). Dagegen herrschte bei den Russen ein „offenes Mißvergnügen". Die russische Türkenpolitik ist uns bekannt. Die militärische Stärkung der Türkei ärgerte zwar die Russen, sie hatten aber ein starkes Selbstgefühl, so daß sie diese nicht für so gefährlich hielten. Anders stand es mit der wirtschaftlichen Entwicklung des osmanischen Reiches: Erstens konnte Rußland dabei nicht mitreden, weil es selbst fremder wirtschaftlicher Hilfe im eigenen Lande bedurfte. Zweitens lagen alle großen wirtschaftlichen Unternehmungen in der Türkei in den Händen der Europäer. Wenn jetzt zwei Großmächte sich darüber verständigten, so würden sie auch für die Erhaltung der Türkei im Interesse ihrer Kapitalisten eintreten. Und diese Aussicht war es, welche dem Zarenreich große Sorgen bereitete. Es ging das Gerücht, daß Rußland gegen die Bagdadbahn bei der Pforte offiziell protestieren wolle[96]).

Nachdem die französische Mitarbeit gesichert worden war, glaubten die deutschen Interessenten, daß damit vorläufig die Basis für die praktische Inangriffnahme des Weiterbaues geschaffen worden sei. Am 29. Mai 1899 reichte Dr. Zander das offizielle Konzessionsgesuch für die Verlängerung der Eisenbahn von Konya über Bagdad nach dem Persischen Golf hin bei der türkischen Regierung ein[97]). Gleich darauf bildete man eine Studienkommission unter der Leitung des deutschen Generalkonsuls in Konstantinopel, Stemrich, und des geheimen Baurates Kapp, die eingehende wirtschaftliche und technische Studien der von der Bahn zu durchquerenden Gebiete machen sollte. Sie fing ihre Aufgabe gleich an[98]).

Man hatte mehrfach darüber diskutiert, ob man die Bahn von Ankara aus über Kayseri—Sivas—Diyari—Bekir—Bagdad, oder von Konya aus durch Nordsyrien über Bagdad nach dem Persischen Meer verlängern sollte[99]). Die Türken, besonders die Militärs, wünschten das

---

[95]) Gr. Pol., Bd. 14, II, S. 485f.

[96]) Vgl. hierfür den ausführlichen und sehr interessanten Bericht Marschalls an Hohenlohe, ebenda, S. 485—489.

[97]) Gr. Pol., Bd. 14, II, S. 485, Nr. 3987.

[98]) Vgl. Helfferich, III, S. 98.

[99]) Vgl. über die Tracefrage, vom militärischen Standpunkt aus gesehen, den Aufsatz von Generalleutnant von Hofmeister in: Deutsche Rundschau, 35. Jahrgang, 1909, Heft 6.

erstere, aus dem einleuchtenden Grunde, daß diese Linie eine strategische Bedeutung gegen Rußland, den Hauptfeind, hatte, während die zweite in dieser Hinsicht fast gänzlich wertlos war, weil sie von der russischen Grenze sehr weit entfernt verlief. Die Bahngesellschaft aber zog den Bau von Konya aus vor, weil diese Strecke erstens erheblich kürzer und billiger zu bauen war, zweitens reichere Länder durchkreuzen und außerdem einen Mittelmeerhafen berühren würde, was wirtschaftlich von großer Bedeutung war.

Schon bei seinem letzten Aufenthalt in Konstantinopel (im Herbst 1898) hatte Georg Siemens den Sultan um die eindeutige Erklärung gebeten, ob er die erstere oder die zweite Linie vorziehen würde. Abdulhamid hatte mit Entschiedenheit für die erstere gesprochen[100]). Trotz alledem beharrte die Gesellschaft auf ihrem Standpunkt und verlangte jetzt in ihrem Konzessionsgesuch ausdrücklich die Verlängerung der Bahn von Konya aus. Darauf zogen der türkische Kriegsminister Riza Pascha und der Chef des türkischen Artilleriewesens, Zeki Pascha, ihre strategischen Einwände gegen die Konyalinie zurück[101]), weil auch diese Linie gewisse militärische Vorteile in sich barg: Die Kürze des Weges nach der wichtigen Provinz Bagdad, der unmittelbare Anschluß an die syrischen Bahnen. Auf Grund dieser Argumente erklärte sich jetzt auch der Sultan damit einverstanden, zumal er darin eine politische Erleichterung erblickte. Denn für diese Linie war weniger mit einer starken Gegnerschaft Rußlands bei der Erteilung der Konzession zu rechnen.

Während die Angelegenheit so weit fortgeschritten war, daß man auf einen baldigen Abschluß hoffen konnte, traten die Engländer mit einer verschärften Gegenaktion auf. Seit dem Frühjahr 1898 beobachten wir eine unfreundliche Haltung der englischen Politik und der englischen Finanzkreise gegenüber den wiederaufgenommenen Verhandlungen über die Bagdadbahn. Im März 1899 waren die Engländer mit einem Gegenprojekt hervorgetreten: Der Direktor der Izmir—Aydin-Bahn hatte im Mai 1899 Siemens gegenüber der Unmöglichkeit einer Gemeinschaft der englischen und der deutschen Interessen in Kleinasien Ausdruck gegeben. Am 8. Juni, also kurz nach dem Zustandekommen der französisch-deutschen Entente, lehnte Brodrick, der englische Unterstaatssekretär, auf eine Anfrage im Unterhaus hin ab, sich über die Absichten der Regierung in den kleinasiatisch-mesopotamischen Fragen zu äußern[102]). Diese Haltung eines englischen Politikers zeigt uns, daß die französisch-deutsche Entente die englische Politik bedenklich gestimmt hatte. Sie ist aber ferner ein amtlicher Ausdruck dafür, daß sich England am Persischen Meer durch das Unternehmen bedroht fühlte.

Nun bewarb sich Rechnitzer, ein ungarischer Bankier, für das englische Kapital um eine Bahnkonzession von Alexandrette oder Konya aus nach Bagdad und weiter nach Basra, für die er keinerlei Staats-

[100]) Helfferich, III, S. 88.
[101]) Gr. Pol., Bd. 14, II, S. 485.
[102]) Vgl. Helfferich, III, S. 97.

garantien verlangte. Wir kennen schon derartige garantielose Bahnbauprojekte, die oft aufgetaucht, aber nicht ernst zu nehmen waren, schon aus dem materiellen Grunde, weil die Beschaffung solch einer großen Kapitalsumme ohne Garantie unmöglich war. Das Gegenprojekt Rechnitzers aber, der große Londoner Finanzhäuser hinter sich zu haben behauptete, erweckte bedeutendes Aufsehen, weil es im Einverständnis mit der englischen Regierung betrieben zu werden schien: Brodrick erklärte am 27. Juli 1899 im Unterhaus auf eine Anfrage, daß die Bahnverhandlungen einer englisch-ungarischen Finanzgruppe in Konstantinopel der britischen Regierung bekannt seien. Wieweit aber die Gruppe dabei gekommen sei, wisse die Regierung noch nicht. In der Tat erfreute sich Rechnitzer der vollen Unterstützung der britischen Botschaft in der türkischen Hauptstadt[103]). Außerdem hatte der Bankier den Großvesir Rifat Pascha durch dessen korrupten Sohn Cavit (Djavit) Bey für sein Projekt gewonnen[104]).

Die Franzosen andererseits, über deren Mitarbeit die deutsche Gruppe sich neulich so gefreut hatte, schienen ihr eine Enttäuschung zu bereiten. Man entdeckte Spuren, die zu beweisen schienen, daß Engländer und Franzosen in Verhandlungen stünden, um das Bagdadbahnunternehmen den Deutschen zu entreißen. Siemens bemerkte am Rande einer eigenhändigen Schrift des Generaldirektors der Ottomanbank, Auboyneau, die sich auf dessen Unterredung mit dem englischen Botschafter Sir Nicholas O' Conor über die Herbeiführung einer Verständigung der Ottomanbank und der englischen Gruppe bezog: „Wir werden bereits als tot betrachtet"[105]).

So wurde Konstantinopel im Laufe des Sommers 1899 wiederum der Mittelpunkt der üblichen geheimnisvollen Intrigen. Die Interessenten ließen nichts unversucht, ihr Projekt durchzudrücken. Es entstanden allerlei Gerüchte. Die „Times" veröffentlichte Nachrichten, nach denen Siemens der Rechnitzerschen Gruppe Vorschläge zu einer Kooperation gemacht haben sollte, was jeder Grundlage entbehrte[106]).

Am 15. September ließ Sir O' Conor bei Marschall die merkwürdige Äußerung fallen, daß nach seiner Meinung die Schwierigkeiten zwischen den beiden Gruppen nur dann beseitigt werden könnten, wenn jene sich verständigen würden. Zu seiner großen Freude habe er von den in diesem Sinne von Siemens bereits gemachten Vorschlägen gehört. — Als Marschall entgegnete, daß er von solchen Vorschlägen keine Ahnung habe und er inkompetent sei, Urteile über finanzielle Sachen abzugeben, sondern es lediglich die Sache der die Konzession besitzenden Gruppe wäre, die Wege zur Beschaffung der Mittel zu finden, suchte der Engländer, Marschall „vor Rußland graulich zu machen". Rußland werde nötigenfalls Drohungen anwenden, um die Ausführung

[103]) Vgl. Helfferich, III. S. 99.
[104]) Gr. Pol., Bd. 14, II, S. 494.
[105]) Siehe Helfferich, III, S. 100. Das Mißtrauen und die Besorgnisse Siemens' kommen in den Briefen an seine Frau vom 7. und 10. August 1899 sehr stark zum Ausdruck. Ebenda, S. 100f.
[106]) Vgl. Gr. Pol., Bd. 14, II, S. 490, Nr. 3989.

der Bagdadbahn zu verhindern, sobald mit deren Verwirklichung ernst gemacht würde. Der deutsche Vertreter antwortete, daß derartige Absichten des Petersburger Kabinetts ihm völlig unbekannt seien. Er gedenke, solche Verwicklungen ruhig abzuwarten[107]).

Ein großer Teil der türkischen Minister war auch gegen die Erteilung einer Bahnkonzession an die Deutschen. Der Großvesir war durch seinen von Rechnitzer bestochenen Sohn für das englische Projekt eingenommen. Er meinte, daß man das englische Projekt vorziehen müsse, weil dieses keinerlei Staatsgarantien beanspruche. Die anderen Minister waren nicht ausgesprochen gegen das deutsche Projekt, sie waren aber grundsätzlich gegen jede Staatsgarantie, weil sie deren Aufbringung angesichts der schlechten Lage der türkischen Finanzen für unmöglich erachteten. Nur der Außenminister, der Kriegsminister und der Großmeister des türkischen Artilleriewesens, der auch dem Ministerrat angehörte, wünschten die sofortige Durchführung des Bahnbaues. Dagegen hegte Abdulhamid den festen Wunsch, die Konzession der Anatolischen Bahngesellschaft zu vergeben, und war von der Notwendigkeit einer Staatsgarantie überzeugt[108]).

Angesichts dieser Sachlage entschloß sich Herr von Marschall gleich nach seiner Rückkehr aus dem Urlaub im September 1899[109]), dem Sultan einen Vorvertrag vorzuschlagen, um den von vielen Seiten gesponnenen Intrigen ein Ende zu bereiten und das Unternehmen seinen Landsleuten zu sichern[110]). Er ging dabei von der Ansicht aus, daß vorläufig der Abschluß eines definitiven Konzessionsvertrages unmöglich sei, weil die dazu notwendigen Unterlagen — Trace, Kostenaufwand, voraussichtliche Bauzeit und mutmaßliche Rentabilität — nicht vorhanden waren. Es konnten also demnach weitgehende Verpflichtungen von beiden Seiten nicht übernommen werden, sondern es sich lediglich um ein „pactum contrahendi" handeln[111]). Der Vorvertrag sollte nur den Zweck haben, die Konkurrenten auszuschließen und das Prinzip der Staatsgarantie festzulegen.

Der Sultan erklärte sich mit einem solchen Vorvertrag einverstanden und überließ die Formulierung desselben dem Botschafter selbst. Nachdem der letztere mit Dr. Zander Rücksprache genommen hatte, wartete er mit Einverständnis des Generaldirektors dem Sultan mit einem Vertragsentwurf auf[112]). Danach verpflichtete sich die Anatolische Eisenbahngesellschaft zum Bau und dem Betrieb der Bahn von Konya über Bagdad nach Basra gegen eine Staatsgarantie, deren Höhe später zu vereinbaren war. Die Pforte erkannte dagegen der Gesellschaft die verlangte Konzession zu. Die Gesellschaft versprach, innerhalb eines Jahres den Entwurf des endgültigen Abkommens und die Lastenhefte der türkischen Regierung zu überreichen.

[107]) Ebenda, S. 490, Nr. 3989.
[108]) Vgl. Gr. Pol., Bd. 14, II, S. 494.
[109]) Es war mir unmöglich, das genaue Datum, an dem die Audienz stattfand, zu ermitteln.
[110]) Gr. Pol., Bd. 14, II, S. 495.
[111]) Ebenda, S. 493.
[112]) Siehe den Text, ebenda, S. 496 (französisch).

Nachdem der Sultan mit seinen Vertrauensmännern den Entwurf im Palais eingehend besprochen hatte, legte er jenen einem Geistlichen vor, um ihn vom klerikalen Standpunkte aus zu beurteilen. In mehrfachen Beratungen im Yildiz wurden alle Eventualitäten erörtert: Was würden England und Rußland dazu sagen? Ob Garantielasten für den Staat erträglich seien? Am meisten wurde dabei eine deutsche Kolonisation von Kleinasien befürchtet. Wahrscheinlich war der Sultan von russischer Seite hierauf aufmerksam gemacht worden[113]). Marschall gab ihm aber die nötigen Versicherungen, daß deutscherseits so etwas nicht im geringsten beabsichtigt sei und beruhigte ihn über seine Bedenken[114]). Danach wurde der Marschallsche Entwurf der großen Ministerialkommission[115]) überwiesen und derselben vom Sultan befohlen, ein Mazbata abzufassen. Die Kommission stellte dem Befehl Seiner Majestät folgend das Mazbata aus; sie betonte jedoch die Notwendigkeit, daß die Höhe der verlangten Garantie schon jetzt festgesetzt werden müsse. Als der Sultan, der die Auffassung der Kommission als „unpraktisch" bezeichnete, diesen Beschluß Marschall mitteilte, erklärte der Botschafter, daß die Festsetzung der Garantiehöhe ohne jede Unterlage für die Türken nachteilig werden müsse. Denn die Gesellschaft müsse ihre Forderungen unter Annahme der allerungünstigsten Möglichkeiten stellen und die Pforte, die eine Milderung jener nicht motivieren könne, sie annehmen[116]). Noch einige Wochen, bis Mitte Oktober, dauerte es, bis der Sultan von der großen Ministerialkommission ein Mazbata im Sinne des Marschallschen Entwurfes erwirkte. Diese Verzögerung wurde wesentlich dadurch veranlaßt, daß Cavit Bey, der Sohn des Großvesirs, von den Albanesen, bei denen das Gesetz der Blutrache gilt, ermordet wurde, was den Großvesir in „einen solchen Zustand der moralischen Depression" versetzte, daß alle Regierungsgeschäfte ins Stocken gerieten. Nun war nur ein kaiserliches Jrade für die Erledigung der Angelegenheit nötig. Dieses erfolgte aber nicht, sondern Abdulhamid ließ Marschall sagen, daß die Sache wegen ihrer großen Wichtigkeit auch dem Plenum des Ministerrates vorgelegt werden müsse[117]).

Der Sultan war nämlich inzwischen auf eine neue Idee gekommen: Die französische Gruppe der Ottomanbank hatte den Sultan dafür zu gewinnen versucht, daß er die Konzession der Bagdadbahn den Franzosen selbst erteilen möchte. Damit beabsichtigte sie offenbar, die Führung der Bagdadbahn der deutschen Gruppe zu entreißen[118]). Um solchen von französischer Seite in den Weg gelegten Schwierigkeiten vorzubeugen, faßte er den Gedanken, vermutlich auf Vorschlag von Izzet Bey hin[119]), die Bahn als Staatseigentum bauen zu lassen. Jetzt

[113]) Marschall ist sogar davon überzeugt, vgl. Gr. Pol., Bd. 14, II, S. 505 oben.
[114]) Vgl. Gr. Pol., Bd. 14, II, S. 496f.
[115]) Die sogenannte große Ministerialkommission war aus den hervorragendsten Ministern zusammengesetzt. Sie ersetzte oft auf Wunsch des Sultans den eigentlichen Ministerrat.
[116]) Gr. Pol., Bd. 14, II, S. 497.
[117]) Ebenda, S. 499.
[118]) Vgl. Helfferich, III, S. 101f.
[119]) Gr. Pol., Bd. 14, II, S. 504.

wollte der hohe Herr seinen eigenen Gedanken als Beschluß des Ministerrates hinstellen. In Wirklichkeit aber hatten die Minister sich dem Willen des Herrschers zu fügen; Widerspruch zu erheben oder „aus sachlichen Gründen" um seine Abdankung zu bitten, galt unter diesem Regime als „staatsfeindliche Unternehmung"[120]).

Der Bautenminister Zihni Pascha brachte dann an dem der Sitzung des Plenums folgenden Tage dem deutschen Botschafter den Beschluß desselben. Auch der Ministerrat wünsche dringend die Ausführung der Bagdadbahn durch die Anatolische Eisenbahngesellschaft; er halte es jedoch für nötig, daß dieselbe „auf Rechnung des Staates erfolge". Zu diesem Zwecke sollte eine Anleihe gemacht werden. Als der Botschafter darauf hinwies, daß angesichts der gegenwärtigen Finanzlage niemand sich finden würde, dem türkischen Staate die beabsichtigte Anleihe zu geben, meinte der Minister, die Gesellschaft solle die Anleihe selbst übernehmen und dann die Bahn „auf Rechnung des Staates" bauen. Marschall erwiderte, die Aufnahme der Anleihe und damit die ganze Verantwortlichkeit gegenüber den Gläubigern könne nur unter der Voraussicht geschehen, daß die Gesellschaft zuerst die Eigentümerin der Bahn werde.

Da diese Unterredung ergebnislos blieb, erschien am nächsten Abend der zweite Kammerherr des Sultans, Izzet Bey, „der gewandteste und intriganteste der Palaisleute", im Auftrage Seiner Majestät bei Marschall und versuchte, den Beschluß des Ministerrates dadurch zu begründen, daß er vom Ministerrat als Maßnahme gedacht sei, der etwaigen Gefahr zu begegnen, daß durch Verkauf der Aktien, wie beim Suezkanal seinerzeit der Fall vorgekommen sei, die Bahn in die Hände einer anderen Macht übergehen könne, welche am Persischen Golf andere Ziele verfolge als Deutschland. Der deutsche Diplomat entgegnete, daß dieser Gefahr durch das Rückkaufsrecht des Staates genügend vorgebeugt worden sei. Er gab jedoch auf die Anfrage des Kammerherrn hin, ob dem Staate ein jederzeitiges Rückkaufsrecht zugestanden werden könne, seine Zustimmung nicht, da dadurch die Gesellschaft immer der Gefahr ausgesetzt worden wäre, von einem Konkurrenten jederzeit beiseite geschoben zu werden, indem der letztere den Staat dafür gewonnen und ihm das nötige Geld vorgeschossen hätte. Wenn die Gesellschaft ihrer Sache nicht sicher sei, so werde sie kein Interesse an „einer rationellen Entwicklung des Unternehmens" haben[121]).

Als Abdulhamid sah, daß der Vertreter Deutschlands in Konstantinopel zu keiner Nachgiebigkeit bereit war, entschloß er sich, sich durch seinen Botschafter in Berlin an die deutsche Regierung zu wenden, um ihre Nachgiebigkeit zu erwirken. Marschall zog sich auf diesen Schritt hin plötzlich zurück, da er auf weitere Instruktionen warten müsse. Er hoffte auf diese Weise weiterkommen zu können. Denn er kannte das Wesen des Sultans genau, wie „es ihm unheimlich zumute wurde, wenn ein Botschafter plötzlich den Toten Mann spielte". In

[120]) Ebenda, S. 499.
[121]) Vgl. Gr. Pol., Bd. 14, II, S. 500.

der Tat ließ ihm der Sultan sagen, daß er über die Angelegenheit nur mit ihm zu verhandeln wünsche; seine Demarche in Berlin habe lediglich den Zweck gehabt, dem Botschafter seine „Aufgabe zu erleichtern". Inzwischen erklärte der in der Bagdadbahnangelegenheit verdienstvolle erste Sekretär des Sultans Thasin Bey, daß er, nachdem Seine Majestät seinen Konkurrenten und persönlichen Gegner Izzet Bey in die Verhandlungen hereingezogen habe, sich der Angelegenheit völlig fernhalten wolle[122]). So geriet die Sache in eine unvorhergesehene Verwirrung.

In Berlin wurde auf das Vorgehen des türkischen Botschafters die Frage zwischen dem Auswärtigen Amt und der Deutschen Bank eingehend erörtert. Georg Siemens entwickelte seine Ansicht in einem Promemoria, das er am 15. November 1899 dem Unterstaatssekretär des Auswärtigen Amtes, Herrn v. Mühlberg, überreichte. Darin heißt es: „Ich wiederhole meine Ueberzeugung, daß die Bahn nur gebaut werden kann durch ein Privatunternehmen unter deutscher Führung, an welchem Deutschland, England und Frankreich beteiligt sind, sowohl hinsichtlich des Baues als hinsichtlich der Kapitalbeschaffung. Es muß eine Privatunternehmung sein, weil nur eine solche der anglo-indischen Regierung dasjenige Vertrauen einflößen wird, welches erforderlich ist, um derselben die anglo-indische Post anzuvertrauen. Ohne Post aber würde der Bahn der internationale Verkehr fehlen"[123]).

Aus diesen Erwägungen heraus lehnte Berlin den Vorschlag des Sultans mit Entschiedenheit ab[124]). Auch Marschall gab in Konstantinopel zu verstehen, daß er „es bestimmt ablehne, über die Frage der Staatsbahn in irgend einer Form zu diskutieren"[125]).

Als der Sultan bei der erbetenen Audienz, die er am 24. November Marschall gewährte, noch immer die Entscheidung hinausschieben zu wollen schien, darauf hinweisend, daß er in einer so wichtigen Entscheidung noch seine Minister hören müsse, griff der Botschafter zu einem Mittel, das nach seiner Erfahrung unbedingt wirksam sein mußte: Dies war die Berufung an das Machtgefühl des Herrschers, der letzte Trumpf. Er, Marschall, glaube erfahrungsgemäß nicht, daß aus den Beratungen der Minister etwas Positives herauszubringen sei. Seines Wissens sei der Sultan „der ausschlaggebende Faktor in diesem Reiche". Die Intrigen, die anläßlich der Bagdadbahn geschmiedet worden seien, waren nur äußerlich gegen diese Bahn, in Wirklichkeit aber gegen seine Politik gerichtet. Ungeachtet dieser Ränke solle der Sultan zeigen, „daß er der Herrscher im Lande sei, der allein über den Gang der türkischen Politik entscheide[126]). Der Sultan gab zu, daß diesbezügliche Intrigen ungeheuer seien. Er habe sogar neulich eine Verschwörung gegen seine Person entdeckt, an der auch einige undankbare Würdenträger beteiligt seien. Trotz alledem sei er entschlossen, seine

[122]) Vgl. ebenda, S. 501.
[123]) Helfferich, III, S. 102.
[124]) Gr. Pol., Bd. 14, II, S. 501f.
[125]) Ebenda, S. 502.
[126]) Gr. Pol., Bd. 14, II, S. 502f.

deutschfreundliche Politik fortzusetzen. Er bat den Botschafter, dies dem Kaiser erneut zu berichten. Marschall erklärte sich dazu bereit, fügte aber hinzu, er könne sich leider nicht enthalten, dabei auch zu melden, daß es ihm zweifelhaft erscheine, „ob es dem Sultan gelingen werde, den Widerstand zu beseitigen, der ihm in dieser Frage geleistet werde". Abdulhamid erwiderte darauf, daß Marschall mit seiner Berichterstattung bis zum Schlusse der Ministerberatung warten möge, die am folgenden Tage stattfinden werde.

So fand die entscheidende Sitzung des Ministerrates am 25. November statt. Die Minister wurden zu solchen Sitzungen gewöhnlich ins Palais berufen. Zwischen ihnen und dem Sultan, der sich in einem anderen Pavillon aufhielt, ging ein Mittelsmann immer hin und her, der über den Gang der Beratungen zu berichten hatte. Die Minister wurden auf Kosten des Sultans „reichlich gefüttert". Dafür mußten sie aber ohne Rücksicht auf die Tageszeit so oft und so lange Beratungen abhalten, bis sie den Beschluß über eine Frage im Sinne Seiner Majestät einstimmig faßten. Nicht einstimmige Beschlüsse waren zwecklos[127]). Einmal dauerte in der Frage der Flottendemonstration von Dulcigno die Sitzung ununterbrochen 36 Stunden[128]).

Die Beratung über die Bagdadbahn nahm zwar nicht so viel Zeit in Anspruch, sie dauerte aber immerhin 10 Stunden. Die Hauptschwierigkeiten erhoben sich in den Fragen der Staatsgarantie und des Rückkaufrechtes. Hauptsächlich opponierten der Großvesir Rifat Pascha und der Iustizminister Abdurrahman Pascha dagegen. Während Rifat Pascha die Bedingungen aus politischen Gründen als unannehmbar bezeichnete, leistete der Justizminister seinen Widerstand deswegen, „weil er überhaupt neuen Ideen unzugänglich" war. Endlich sah sich Abdulhamid genötigt, dem Ministerrat zur Beibehaltung der Staatsgarantien einen ausdrücklichen Befehl zu erteilen und so beschloß der Ministerrat die Erteilung der Vorkonzession an die Anatolische Eisenbahngesellschaft in dem von ihr gewünschten Sinne[129]).

Beim Zustandekommen des erfolgreichen Abschlusses haben sich der Außenminister Tevfik Pascha durch seine im Unterschied von seinen Kollegen ungewöhnlich mutigen Äußerungen zugunsten der Gesellschaft und Izzet Bey, der in dieser Angelegenheit den Mittelsmann zwischen dem Sultan und den Ministern spielte, große Verdienste erworben[130]).

Unter den fremden Botschaften hatte nur die britische anfangs eine ernstliche politische Gegenaktion eingeleitet. Später gab sie ihre Gegnerschaft amtlich auf. Diese Tatsache hängt ohne Zweifel mit dem Ausbruch des Burenkrieges im Oktober 1899 zusammen[131]).

[127]) Ebenda, S. 504.
[128]) Gr. Pol., Bd. 4, S. 17, Fußnote.
[129]) Gr. Pol., Bd. 14, II, S. 491ff.; der Bericht Marschalls vom 26. November 1899, der die im Auftrage des Sultans von Izzet Bey gemachten Mitteilungen an den Botschafter enthält.
[130]) Ebenda, S. 504.
[131]) Ebenda, S. 507.

Die russische Vertretung hatte offiziell eine neutrale Haltung eingenommen. Den Russen, die anfangs große Bedenken gegen die deutsche Bagdadbahn hegten, war in Berlin beim Zarenbesuch Anfang November 1899 genügende Beruhigung gegeben: In der Bagdadbahnfrage wolle Rußland für sich nichts, es könne aber nicht zusehen, daß dabei seine Interessen gefährdet würden. Es sehe ein, daß das deutsche Kapital und die deutsche Industrie angesichts des gewaltigen Aufstieges Anlage und Absatzgebiete brauchten. Das Zarenreich sehe die deutsche Ausdehnung in Kleinasien lieber als die britische. „Rußland würde es gern sehen, wenn nicht gerade solche Linien ausgeführt würden, welche den russischen strategischen oder finanziellen Interessen direkt widersprächen. Deshalb würde es sich empfehlen, daß Deutschland vorher Rußland au courant seiner diesbezüglichen Pläne setzte . . ." [132]).

Die Franzosen, die wirtschaftlichen Allierten der Deutschen, hatten, wie wir oben sahen, im Stillen gewühlt, jedoch ohne jeglichen Erfolg. Kaiser Wilhelm II. sandte dem Sultan am 29. November 1899 ein Danktelegramm „für den Beweis seines Vertrauens in die Kraft und Loyalität der deutschen Industrie", worauf der letztere am folgenden Tage antwortete: „Das Telegramm des Kaisers lasse ihn auf ein Ergebnis hoffen, das seinen Wünschen bezüglich der durch seine Regierung formulierten Bedingungen und bezüglich der prompten Ausführung des Werkes entspreche, das seiner unablässigen Sorge für die Entwicklung des Verkehrs und der Prosperität seines Reiches entsprungen sei; er danke dem Kaiser und hoffe, daß dieser die Erleichterung gewähren werde, die für den Erfolg des Werkes unter den von seiner Regierung formulierten Bedingungen nötig seien" [133]).

Bülow bezeichnete den Abschluß der Verhandlungen für die Vorkonzession als einen „großen Erfolg der Auswärtigen Politik" [134]). Er wies jedoch darauf hin, daß man bei der Besprechung der Angelegenheit vorsichtig sein müsse und nichts vorbringen solle, „was die Eifersucht der Engländer unnötig erregen und namentlich was dem Mißtrauen der Russen in dieser Richtung Vorschub leisten könnte". Man könne auch als Beweis der guten Beziehungen Deutschlands gleichzeitig zu England und zu Rußland dabei bemerken, daß Rußland für die Bagdadbahn wohlgesinnt sei und England „seine Zustimmung zu derselben erklärt" habe [135]).

Die ersten überraschenden Erfolge der Buren hatten den Engländern große Besorgnisse bereitet. Sie fürchteten, daß die Befreiungsbewegung auch auf die anderen unter der englischen Herrschaft stehenden Länder übergreifen würde, was das Ende des britischen Weltreiches bedeuten würde. Unter diesen Umstäden trat die deutschfeindliche Stimmung, die nach der Krügerdepesche besonders heftig an den Tag getreten war und die öffentliche Meinung beherrschte, erheblich zurück.

[132]) Aufzeichnung Bülows vom 8. November 1899, Gr. Pol., Bd. 14, II, S. 490f.
[133]) Helfferich, III, S. 103.
[134]) Gr. Pol., Bd. 14, II, S. 505, Nr. 3993.
[135]) Gr. Pol., Bd. 14, II, S. 505f.

Die englische Presse äußerte sich über den Abschluß der Vorkonzession recht freundlich und wohlwollend. Dies sei „ein Erfolg, welcher nicht zum geringsten Teil auf den Entschluß des Kaisers zurückzuführen sei". Die „Times" bedauerte zwar den Übergang des Werkes, um dessen Zustandekommen England sich seit einem halben Jahrhundert bemüht habe, in die Hände eines anderen Staates. „Aber es gebe keine Macht, welcher England die Ausführung dieses Unternehmens lieber überlasse als Deutschland." Sie meinte ferner, England werde sich an dem Werke wirtschaftlich beteiligen können und „es würde sehr erfreulich sein, wenn ein Zusammenwirken Deutschlands und Englands, wie schon an mehr als einem Platze auf der Welt, in einem Gebiete stattfinden könne, welches aus vielen Gründen Englands lebhaftes Interesse erfordere".

Die „Morning Post" suchte die Aufmerksamkeit der englischen Staatsmänner auf die weittragende Bedeutung der Ereignisse zu lenken, die sich in Kleinasien zu entwickeln begonnen hätten und nicht ohne Wirkung auf das englische Übergewicht bleiben würden; sie möchten diese Vorgänge richtig einschätzen.

Alle leitenden englischen Blätter bemerkten, daß Rußland diesen Ausgang der Angelegenheit kaum mit Befriedigung aufnehmen könne [136]).

Abdulhamid begegnete auch im Lande großen Schwierigkeiten bei der Erteilung der Konzession. Die öffentliche Meinung, wenn man überhaupt von einer solchen sprechen kann, war gegen ihn und seine Politik überhaupt. Der Exgroßvesir Said Pascha zeigte sogar den Mut, Seiner Majestät mittels einer Denkschrift zu raten, die deutschfreundliche Politik aufzugeben und sich an England zu wenden. Auch der gegenwärtige Großvesir machte die Politik des Sultans nicht ganz mit. Ebenfalls trieb Muktar Pascha, der türkische Oberkommissar in Ägypten, Intrigen im Sinne einer englischfreundlichen Politik. Mitte November, also kurz vor der Entscheidung, veranstalteten einige Türken in der englischen Botschaft eine Demonstration, welche gegen die deutschfreundliche Politik des Sultans direkt protestierte. Gerade um diese Zeit wurde eine Verschwörung gegen die Person des Sultans entdeckt, an der ein hoher geistlicher Würdenträger und zwei Mitglieder des Staatsrates beteiligt waren [137]). Eine Reihe von hohen Beamten, die angeblich an dieser Verschwörung teilgenommen hatten, wurden nach Jemen in die Verbannung geschickt. Es wurden aus diesem Anlaß mehrere andere Verhaftungen vorgenommen [138]).

Im Lande selbst konnte die Presse ihre Stimme nicht erheben. Die Publizistik der Jungtürken aber führte im Auslande die heftigsten Angriffe gegen den Sultan und seine Politik. Gerade in den wirtschaftlichen Angelegenheiten waren sie gegen jede Konzessionserteilung. Der „Osmanli", der in Genf erschien, schrieb am 15. Mai 1899: Die Luft ist das einzige im Lande, was noch als Pfand für die Schulden und Anleihen den Fremden nicht gegeben worden ist. Eines Tages wird der

[136]) Gr. Pol., Bd. 14, II, S. 506.
[137]) Gr. Pol., Bd. 14, II, S. 492 und 503.
[138]) Schultheß' Geschichtskalender, Bd. 40, 1899, S. 28f.

Sultan auch sie vergeben und das Volk ersticken lassen. Wir beabsichtigten, in Zukunft das Vaterland zu reorganisieren und in jeder Hinsicht auszubauen. Aber was werden wir nun hier tun? Mit welchen Mitteln werden wir die Reorganisation unseres Landes vornehmen? Die Eisenbahnen, Häfen, Quais, Bergwerke ... sind alle durch Konzessionen in die Hände der Fremden gefallen..... Hinter diesen Fremden stehen die Botschaften, Banken und Kapitulationen. Mit wem werden wir nun fertig werden?

Nachdem der ministerielle Beschluß und das kaiserliche Irade ergangen waren, traf Georg von Siemens auf Wunsch des Sultans am 15. Dezember in Konstantinopel ein, um die Unterzeichnung der vorläufigen Konzessionsabmachung zu vollziehen [139]). Nun erhoben sich aber manche Schwierigkeiten, welche die Ratifikation verzögerten. Die türkische Regierung wollte die Unterzeichnung von einem Vorschußgeschäft mit der Deutschen Bank abhängig machen. Siemens sah sich nach anfänglichem Sträuben gewissermaßen zu diesem Vorschuß gezwungen. Denn er sah den Ernst der Lage, in der sich der Botschafter Marschall befand, ein. Wenn er ohne Unterzeichnung des Vertrages nach Berlin zurückkehre, so müsse Marschall, der ein guter Freund der Bank sei, seinen Platz verlassen, was politische Folgen von größerer Tragweite nach sich ziehen konnte. Mit Rücksicht auf alle diese Möglichkeiten gab er dem Drucke der Botschaft nach und erklärte sich zu einem Vorschuß von 200 000 Ltq. (3 800 000 Mk.) als Staatsanleihe bereit [140]), freilich in der bitteren Empfindung, damit der hohen Politik ein finanzielles Opfer zu bringen, das sich rein wirtschaftlich überhaupt nicht rechtfertigen lasse.

Am 23. Dezember 1899 [141]) war man so weit, daß der Vorkonzessionsvertrag von dem Arbeitsminister Zihni Pascha und Siemens unterzeichnet werden konnte.

Damit war in der wirtschaftlichen Ausdehnung Deutschlands ein weiterer großer Schritt gemacht.

Die Sicherung der Bagdadbahnkonzession für die Anatolische Eisenbahngesellschaft bedeutete nicht nur eine wirtschaftliche Ausdehnung des Reiches, sondern auch eine erhebliche Stärkung des politischen Einflusses der Deutschen am Goldenen Horn.

---

[139]) Helfferich, III, S. 103f.
[140]) Briefe Siemens' vom 15. und 22. Dezember, siehe Helfferich, III, S. 104f.
[141]) Das von Helfferich angegebene Datum 24. Dezember ist irrig.

V.

Steigerung der türkisch-deutschen Freundschaft. Das Bagdadbahnproblem bis zur Erteilung der definitiven Konzession 1902 bezw. 1903.

Der Abschluß des vorläufigen Konzessionsvertrages erregte in England, wie wir oben sahen, keine unfreundliche Stimmung, ja er wurde sogar günstig beurteilt. Daß England dem deutschen Kapital eine Betätigung in Kleinasien, wenn auch schweren Herzens, gönnte, ist durchaus erklärbar: Denn wir kennen schon das Desinteressement des britischen Reiches in Kleinasien, nachdem es seine Herrschaft über Ägypten befestigt hatte. Bülow glaubte sogar, daß man in Downing Street die Festsetzung der Deutschen in Kleinasien gern sehe, weil man dadurch die Deutschen gegen die russischen Aspirationen als Bundesgenossen zu gewinnen hoffe. „Wir haben keinen Grund," schreibt Bülow an Marschall am 12. Februar 1900, „bei den englischen Staatsleitern diese Hoffnung zu zerstören, welche uns vielleicht ohne Verwicklungen den Weg bis nach Kueit am Persischen Golf freigibt" [1]). Dieses Desinteressement und „Gernsehen" durften aber einer anderen Macht nur soweit zu gute kommen, als der Weg nach Indien nicht bedroht wurde. Wenn die Engländer ihren Widerstand zur Verlängerung der Anatolischen Bahn nach Bagdad in Kleinasien aufgegeben hatten, so setzten sie sich jetzt an einem andern Punkte dem Projekt entgegen, nämlich am Persischen Golf, der das natürliche Finitum des zukünftigen kürzesten Weges nach Indien bilden mußte.

Eine von vielen Fragen, die mit dem Bagdadbahnproblem zusammenhängen, ist die Kueitfrage. Kueit ist eine mittelgroße Stadt an der Nordwestecke des Persischen Golfes. Sie besitzt einen Naturhafen, der auch für den Verkehr größerer Schiffe geeignet ist. An einem entlegenen Punkte der arabischen Halbinsel gelegen, hatte Kueit, abgesehen von seinen uralten, berühmten Perlenfischereien [2]), bis um die Wende des 19. Jahrhunderts kaum eine Bedeutung gehabt. Es ist einer von vielen Orten, die mit der Entwicklung der Menschheit ungeheuer an Bedeutung gewannen, wie es gerade in der neuesten Geschichte nicht selten anzutreffen ist. Der Anlaß hierzu war die geplante Bagdadbahn. Man be-

[1]) Siehe Gr. Pol., Bd. 17, S. 379 oben.

[2]) Vgl. Rudolf Wagner, Deutschland und die neue Weltstraße nach Ostindien, in: Alld. Blätter, Nr. 13, vom 30. März 1901, S. 152ff.

trachtete den Hafen von Kueit als den natürlichen Endpunkt der Bahn, weil es der damaligen Technik unmöglich erschien, das am Schat el Arab gelegene Basra zu einem für großen Verkehr geeigneten Hafen auszubauen [3]). Heute bildet Basra den Endpunkt der Bahn, welche Bagdad mit dem indischen Ozean verbindet und dank den technischen Einrichtungen ist auch der größte Verkehr möglich. Man könnte heute Basra mit Hamburg vergleichen, das auch ziemlich weit vom Meere entfernt liegend einen vortrefflichen Hafen besitzt.

Kueit befand sich in dem Gebiete, das damals unter der unbestrittenen Souveränität der Türkei stand [4]). Diese Tatsache war selbst von Lord Curzon ausdrücklich anerkannt worden [5]).

Als die 1899 abgesandte Studienkommission Ende Januar 1900 in Kueit ankam, wurde sie von dem dortigen Scheich Mübarek sehr freundlich empfangen. Bei der Unterredung mit Stemrich, dem Leiter der Expedition, bezeichnete Mübarek den Sultan wiederholt als seinen Herrn, klagte aber darüber, daß seine Verdienste in Konstantinopel nicht genügend anerkannt würden. Jedenfalls erweckte er damals den Eindruck eines vollkommen unter der Botmäßigkeit des Sultans stehenden treuen Häuptlings und ließ nicht erkennen, daß er irgendwie zu England in besonderer Beziehung stand [6]). Die Türken waren aber dem Scheich gegenüber sehr mißtrauisch. Er sei den Engländern gegenüber, die sich seit langem mit dem Plan einer Bahn beschäftigten, unzuverlässig. In der Tat hatte sich der Scheich im Jahre 1898 an England gewandt, es möge sein Gebiet als britisches Schutzgebiet erklären. Die englische Regierung war nicht abgeneigt, diese Einladung anzunehmen. Sir O' Conor empfahl aber nur eine geheime Konvention, da die Ausrufung des englischen Protektorats sehr ernste diplomatische Komplikationen zur Folge haben könnte. Die Engländer zogen dann diesen Vorschlag des Botschafters vor und entschlossen sich, das geheime Abkommen möglichst rasch abzuschließen, weil damals das Gerücht umging, daß Rußland eine Eisenbahnkonzession von Tripoli in Syrien nach Kueit vom Sultan erlangt habe. Und so kam es zu dem absolut geheimen „Abkommen zwischen der englischen Regierung und dem Scheich von Kueit" am 23. Januar 1899. Darin verpflichtete sich Mübarek, soweit aus der englischen Aktenpublikation ersichtlich ist [7]), ohne Zustimmung Englands kein Stück Land abzutreten und keinen fremden Vertreter zu empfangen. Englischerseits wurde der Scheich dafür mit 15 000 Rupien belohnt und ihm „gute Dienste Ihrer Majestät Regierung" versprochen. Gleichzeitig erhielt die indische Regierung die

[3]) Vgl. Gr. Pol., Bd. 17, S. 465.

[4]) Vgl. Gr. Pol., Bd. 17, S. 502, Nr. 5319.

[5]) Siehe George N. Curzon, „Persia and the Persian Question", Vol. 2, S. 462, London 1892.

[6]) Vgl. den Bericht des Kaiserlichen Konsuls Richarz in Bagdad vom 31. Januar 1900, Gr. Pol., Bd. 17, S. 469.

[7]) In den British Documents ist sehr wenig Material über die Kueitfrage zu finden.

Ermächtigung, den Scheich nötigenfalls mit Waffengewalt gegen die Türken zu verteidigen [8]).

England hatte schon „vor einigen Monaten" seinen Ansprüchen auf Kueit bei der türkischen Regierung dadurch Ausdruck verliehen, daß Sir Nicolas O' Conor angesichts der am Persischen Golf bestehenden Eifersucht verschiedener Nationen (!) dem türkischen Außenminister von der Entsendung von Truppen in die Gegend von Kueit abriet [9]). Der türkische Außenminister Tevfik Pascha machte gleich am 23. Dezember 1899, als die Vorkonzession zum Abschluß kam, Marschall auf diese Umstände aufmerksam und wünschte dringend, daß die Bahn nicht in Basra, sondern in Kueit ihren Endpunkt erreiche. Denn, wenn die Bahn bis Basra gebaut werde, so werde Kueit England wichtiger als bis jetzt erscheinen und es werde alles aufbieten, diese Hafenstadt in seinen Besitz zu bringen, wodurch das Endstück der Bagdadbahn, Basra Kueit, in englische Hände fallen würde. Außer diesem politischen Moment setzte Tevfik Pascha in längerer Ausführung die kommerziellen Vorteile einer Bahn bis Kueit für die Gesellschaft auseinander [10]). Schließlich sagte er, daß die kaiserliche Regierung durch den Bau der Bahn bis Kueit dem Sultan einen besonderen Gefallen erweisen würde [11]).

Die deutschen Politiker hielten dieses türkische Angebot für eine günstige Gelegenheit, um eine Kohlenstation am Roten Meer für Deutschland zu erwerben [12]).

Auf die Zusage Marschalls, daß dieser türkische Wunsch deutscherseits erfüllt werde, falls die technischen Studien es erfordern würden, sagte ihm Tevfik Pascha, daß schon der Ministerrat auf Befehl des Sultans einstimmig beschlossen habe, den Bau der Bahn bis Kueit in die endgültige Konvention aufzunehmen [13]).

Daß England auf Kueit besondere Absichten hegte, war nicht zu bezweifeln, als Sir O' Conor am 9. April 1900 Marschall „vertraulich darauf aufmerksam" machte, daß eine vorherige Verständigung der deutschen und englischen Regierungen über Kueit nötig sei, da England durch gewisse Abmachungen mit dem Scheich von Kueit in einem besonderen Verhältnis stünde. Diese Abmachungen änderten zwar nach der Aussage des Engländers „an den bestehenden Rechtszuständen" nichts, sie verpflichteten aber den Scheich, keine Landkonzessionen an Untertanen einer dritten Macht zu geben. Es müsse auch die kleinste Differenz zwischen der kaiserlichen Regierung und der dem Bagdadbahnprojekt wohlgesinnten englischen Regierung vermieden werden,

[8]) Vgl. hierfür Br. Doc., Vol. 1, S. 333; deutsche Ausgabe, Bd. 1, 2. Teil, S. 537.

[9]) Gr. Pol., Bd. 17, S. 466.

[10]) Vgl. hierfür und für das Vorangegangene Marschall an das Auswärtige Amt, 23. Dezember 1899, Gr. Pol., Bd. 17, S. 465f.

[11]) Le Gouvernement Imperial rendrait un véritable service à Sa Majesté le Sultan.

[12]) Ebenda, S. 468, Nr. 5280. Randbemerkung Bülows zu dem eben zitierten Schriftstück Nr. 4 und Bülow an Marschall, 26. Dezember 1899, ebenda, S. 467.

[13]) Ebenda, S. 468, Nr. 5280.

weil eine solche auf das englische Kapital eine ungünstige Wirkung haben und es seine zu erwartende Mitwirkung versagen würde [14]).

Das Auswärtige Amt betrachtete jedoch diese an dem bestehenden Rechtszustande nichts ändernden Arrangements als „lediglich privatrechtlicher Natur" und überließ die Verhandlungen mit den Engländern über Kueit Herrn von Siemens, der im richtigen Augenblick sich mit dem englischen Interessenten in Kueit am besten auseinanderzusetzen wissen werde [15]).

Gleichzeitig sprach sich Sir O' Conor Tevfik Pascha gegenüber dahin aus, daß die Verlängerung der Bahnlinie bis Kueit durch die Anatolische Eisenbahngesellschaft „difficultés locales", ja sogar eine „ingérence de l' étranger" verursachen könne. Der Minister erwiderte, daß „difficultés locales" ausgeschlossen seien, da der Kaimkam (Lokalgouverneur, der Scheich) von Kueit über keinerlei Befugnisse verfüge, irgendeinen Widerstand gegen das Projekt seiner Regierung zu leisten. Tevfik Pascha müsse die Diskussion des zweiten Punktes, der Gefahr einer fremden Einmischung, ablehnen, weil dies die Souveränitätsrechte des Sultans berühre. Die Türkei besitze eine ausdrückliche Anerkennung ihrer unbeschränkten Herrschaft über das Gebiet von Kueit, die selbst Salisbury unterschrieben habe [16]).

Der englische Unmut wuchs um so mehr, als im Frühjahr 1900 ein russisches Kanonenboot am Persischen Golf erschien. Da trat der englisch-russische Gegensatz ganz deutlich an den Tag [17]). Während des Aufenthaltes des russischen Kriegsschiffes fand zwischen dem russischen Konsulat in Bagdad und dem englischen Konsulat in Basra kein gesellschaftlicher Verkehr statt. Dagegen machte der Kommandant des gleichzeitig dort liegenden englischen Kreuzers einen Besuch beim russischen Kommandanten. Der letztere ließ aber den Besuch durch einen Offizier erwidern mit der Entschuldigung, daß er krank sei.

Die russischen Ansprüche auf den Persischen Golf kamen dadurch noch deutlicher zum Ausdruck, daß bald darauf eine russische Schiffahrtslinie Odessa—Basra errichtet wurde [18]). Da diese Linie erfahrungsgemäß wirtschaftlich unrentabel war, steckten sicher politische Ziele dahinter. Es war leicht verständlich, daß diese Tatsache den Engländern nicht verborgen bleiben konnte und daß sie nun um so mehr bestrebt sein würden, den wichtigsten Hafen des Persischen Golfes, Kueit, in ihren Besitz zu bringen, um den Russen zuvorzukommen. Die Besitzergreifung Kueits seitens einer andern Macht — sei es Rußlands oder Englands — war aber den deutschen Politikern unerwünscht, da diese die Fortsetzung der Anatolischen Bahn „in Frage stellen würde", deren erste Voraussetzung sei, daß das ganze Bahngebiet von Haydar Pascha bis Kueit unter unbestrittenen türkischen Hoheitsrechten stehe. Es sei

[14]) Vgl. Gr. Pol., Bd. 17, S. 470, Nr. 5283.
[15]) Ebenda, S. 470f.
[16]) Gr. Pol., Bd. 17, S. 471f.
[17]) Vgl. hierfür den ausführlichen Bericht des deutschen Generalkonsuls in Bagdad, Richards, an Hohenlohe, 19. April 1900, ebenda, S. 473ff.
[18]) Ebenda, S. 478.

ferner „dringend wünschenswert, daß auch Konzessionen wirtschaftlicher Natur oder Landverkäufe an Angehörige fremder Staaten in Kueit nicht gewährt würden, bevor das den Bahnbau betreffende Abkommen in allen seinen Teilen abgeschlossen sei“ [19]).

Es wurde jedoch in Berlin nicht ratsam gefunden, dem Sultan zu einer nachdrücklichen Verteidigung seiner Hoheitsrechte zu raten, da diese den Scheich einer fremden Macht in die Arme treiben würde. Am besten sei es, wenn man den Scheich Mübarek durch den Vali von Basra zu einer Erklärung veranlassen würde, daß er keinerlei Konzessionen ohne ausdrückliche Genehmigung des Sultans gewähren werde [20]).

Die unbestreitbaren türkischen Hoheitsrechte über Kueit wurden aber trotz alledem englischerseits nicht anerkannt. Nach englischer Auffassung stand Kueit nicht ganz unter der Hoheit des Sultans. England betrachtete den Scheich von Kueit als „semi-independent“. „Eine wirkliche Souveränität sei von der Türkei über Kueit niemals ausgeübt und türkische Truppen dort niemals gesehen worden“, Mübarek habe auch die volle Oberhoheit des Sultans nie anerkannt [21]). Die englische Regierung hatte es zwar abgelehnt, das Protektorat über Kueit förmlich zu erklären, wie die indische Regierung und Presse dringend wünschten. Der Scheich hatte sich aber verpflichtet, kein fremdes Protektorat über sich zu akzeptieren, was den Scheich praktisch unter den englischen Schutz brachte [22]).

Ein sonderbares Verhältnis! England erklärt hier weder sein Protektorat, noch gibt es zu, daß die bisherigen Rechte gültig bleiben. Die Nichterklärung des formellen Protektorats geschah wohl deswegen, weil diese eine offene Verletzung des internationalen Rechtes bedeuten und ernste politische Komplikationen nach sich ziehen würde. Die ganze englische Haltung in dieser Frage läuft auf die Tatsache hinaus, daß das britische Reich den Persischen Golf als sein Interessengebiet betrachtete. Es will unter keinen Umständen dulden, daß eine fremde Nation sicht dort festsetzt. Der Weg nach Indien bleibt für England immer noch „noli me tangere“, trotzdem es seine Zustimmung für die deutsche Bagdadbahn gegeben hat. Es beruft sich in den folgenden Jahren immer wieder auf die Abmachungen mit dem Scheich, deren genauen Inhalt damals niemand kannte, und macht von seinem Schutzversprechen, wie wir bald sehen werden, völligen Gebrauch.

Im Jahre 1901 waren dort Unruhen ausgebrochen, und es fanden Kämpfe zwischen dem Scheich von Kueit und dem benachbarten Emir von Nedjid, Ibni Reschid, statt. Da schien es, als wolle die Türkei eingreifen, und daraufhin versuchten die beiden Araberhäuptlinge eine englische Schutzherrschaft zu errichten. Obwohl Lord Curzon, der Vizekönig von Indien, die Proklamation der englischen Schutzherrschaft

[19]) Richthofen an Marschall 9. März 1901, ebenda, S. 479.
[20]) Ebenda, S. 479 unten.
[21]) Vgl. Aufzeichnung Rosens, 30. Juli 1901, Gr. Pol., Bd. 17, S. 480f., und Metternich an das Auswärtige Amt, 4. September 1901, ebenda, S. 484ff.
[22]) Ebenda, S. 480.

wünschte, begnügte sich die englische Regierung damit, daß sie der Pforte gegenüber erklären ließ, England werde eine solche Einmischung der Türken nötigenfalls mit Waffengewalt verhindern. Um dieser Erklärung einen Nachdruck zu verleihen, entsandte sie einen Kreuzer nach Kueit [23]).

Als ein türkisches Kriegsschiff Ende August 1901 vor Kueit erschien und dort Truppen und Munition ausschiffen wollte, um den Streitigkeiten zwischen Mübarek und Ibni Reschid ein Ende zu bereiten, fand es dort dieses englische Kriegsschiff vor. Der englische Kommandant erklärte, daß er im Auftrage seiner Regierung die Landung der türkischen Truppen oder Munition mit Waffengewalt verhindern werde. Er sei auch beauftragt, das englische Protektorat über Kueit zu proklamieren [24]). Die englische Regierung bestritt aber, daß irgendwelche Protektoratsabsichten ihrerseits bestünden. Es sei jedoch in ihrem Auftrage geschehen, daß die Landung türkischer Streitkräfte in Kueit verhindert wurde [25]).

Dieses gewaltsame Vorgehen wurde deutscherseits um so mehr mit Mißtrauen entgegengenommen, als es nach einer neuerlichen Anerkennung der türkischen Hoheitsrechte über Kueit von Edward VII. geschah und sich damit in völligem Widerspruch befand [26]).

Die deutsche Regierung protestierte gegen dieses Vorgehen der Briten bei der englischen Regierung und ließ sagen, daß sie es als „unfreundlichen Akt" ansehe und darin eine Verletzung des Berliner Vertrages erblicke [27]).

Eine befriedigende Lösung der Kueitfrage sei „nicht nur der Ausgangspunkt auch heute noch leicht vermeidbarer Mißverständnisse zwischen England und Deutschland", sondern sie sei auch die Voraussetzung dafür, daß Deutschland seine bisherige „loyale und freundliche Gesamtpolitik" nicht ändere [28]). Graf Metternich, der stellvertretende Botschafter in London, enthielt sich auch nicht, den Engländern gegenüber eine drohende Sprache zu führen: „Wenn sich Fragen wie Kueit zwischen zwei Regierungen zuspitzen können, so könne von einem deutsch-englischen Bündnis keine Rede sein, sondern höchstens von den beiderseitigen Gegnern" [29]).

---

[23]) Vgl. Brt. Doc., Vol. 1, S. 333; deutsche Ausgabe, Bd. 1, 2. Teil, S. 537.
[24]) Gr. Pol., Bd. 17, S. 482f.
[25]) Ebenda, S. 483.
[26]) Edward VII. weilte aus Anlaß des Todes der Kaiserin Friedrich im August 1901 in Homburg, wo er am 11. August dem deutschen Kaiser ein von dem englischen Staatssekretär aufgezeichnetes Memorandum übergab, welches die Souveränitätsrechte des Sultans über Kueit ausdrücklich anerkannte. Siehe den Text des Memorandums in: Gr. Pol., Bd. 17, S. 121ff. Den deutschen Wortlaut bei Schwertfeger, Wegweiser, III. Teil, S. 312f. Auch in Br. Doc., deutsche Ausgabe, Bd. 2, 1, S. 152f.
[27]) Br. Doc., Vol. 1, S. 333f., deutsche Ausgabe, 1, 2, S. 537f.
[28]) Bülow an Metternich, Gr. Pol., Bd. 17, S. 484, Nr. 5294.
[29]) Ebenda, S. 486, Metternich an das Auswärtige Amt, 4. Sept. 1901. „. . . stimme mit Ihnen überein, daß, wenn sich Fragen wie Kueit zwischen zwei Regierungen zuspitzen können, vom Bündnis keine Rede mehr ist, sondern höchstens von den beiderseitigen Gegnern".

Diese Haltung der deutschen Diplomatie gegenüber England ist im Grunde genommen nichts anderes als eine Wiederholung des deutschen Druckes auf England wegen der ägyptischen Truppenvermehrung im Jahre 1893. Diesmal geschah aber die Pression nicht so öffentlich und verletzend wie damals.

Nun gibt England nach. Die deutsche Diplomatie bedauert in London, daß zwischen beiden Mächten ein Mißverständnis gerade über Kueit vorgekommen sei, welches leicht zu vermeiden gewesen wäre. Es sei um so bedauerlicher, daß dieses Mißverständnis zu einer Zeit entstehe, „wo der Bahnbau durch Beteiligung fremden Kapitals zu einem internationalen Unternehmen zu werden sich anschicke und dadurch auch jede Spitze gegen Rußland wegfalle. England solle sich lieber mit Kapital am Bahnbau beteiligen, anstatt Kanonenboote in feindlicher Absicht gegen den Sultan nach Kueit zu schicken". Die Engländer gaben zu, daß sie im Unrecht waren, weil sie gegen ihr Versprechen durch die Handlung des englischen Kriegsschiffes in Kueit die Souveränitätsrechte des Sultans angetastet hätten, worin die deutsche Regierung mit Recht eine Beleidigung erblicken müsse [30]).

Schließlich schlägt England einen vermittelnden Weg ein: Es verzichtet auf die Protektoratserklärung und versichert, daß es weder jetzt noch in Zukunft, direkt oder indirekt, den Bahnbauten irgendwelche Schwierigkeiten entgegenstellen würde. England wolle die Autorität des Sultans über Kueit anerkennen, soweit sie bestünde! Über diese Frage wolle sich die britische Regierung gütlich mit der türkischen Regierung verständigen [31]).

Die Antwort auf die Frage, warum die deutsche Diplomatie in London diesen Schritt gemacht hatte, geht aus den Akten eindeutig hervor. Deutschland will, daß die Bahn bis Kueit gebaut wird. Aber es glaubt, die unbedingte Souveränität der Türkei über das ganze Bahngebiet als Voraussetzung hierfür annehmen zu müssen. Auch war es in Berlin nicht unbekannt, daß das englische Streben nach einer Sonderstellung Kueits „das Zustandekommen der Bagdadbahn auf das ernsteste gefährdete", weil Abdulhamid „lieber auf das Unternehmen verzichten, als zugeben werde, daß mit Mübarek oder England über die Ausführung der Bahn durch das Gebiet von Kueit verhandelt wird" [32]).

Die deutsche Diplomatie beabsichtigte jedoch keineswegs, es bis zum äußersten zu treiben. Es sei zu vermeiden, daß die Kueitfrage zu einem Streitfall zwischen England und Deutschland werde, welcher „die deutsch-englischen Beziehungen von Regierung zu Regierung und namentlich von Volk zu Volk wieder für lange hinaus trüben könnte". Deutschland hatte weder Anspruch auf Kueit erhoben, noch war es für die türkischen Rechte dort energischer aufgetreten als in den andern türkischen Gebieten [33]).

[30]) Ebenda, S. 487.
[31]) Vgl. hierfür ebenda, S. 483—487.
[32]) Ebenda, Gr. Pol., Bd. 17, S. 493.
[33]) Ebenda, S. 498, Bülow an das Auswärtige Amt.

Als die Landung der türkischen Truppen in Kueit von englischer Seite verhindert wurde, hatte der Sultan die deutsche Regierung um Rat gebeten. Darauf geschah ein deutscher Druck in London, freilich nicht deswegen, weil Abdulhamid ihn gewünscht hatte, sondern wohl deswegen, weil Kueit als Endpunkt der deutschen Bagdadbahn einen ungeheuren Wert hatte. Außerdem glaubte man in Berlin, daß dieses Vorgehen der Engländer auch andere Staaten zur beliebigen Besitzergreifung anderer türkischen Gebiete reizen würde. In derselben Zeit erfuhr der französisch-türkische Konflikt wegen der Quaigesellschaft eine Zuspitzung. Frankreich hatte schon seine diplomatischen Beziehungen zur Türkei abgebrochen [34]). In der Presse las man, daß Frankreich nun die türkischen Inseln im Ägäischen Meer besetzen werde. Es war also ein kritischer Moment für die Türkei. Es war zu vermuten, daß Rußland und Italien ebenfalls etwas für sich verlangen würden. Die Erhaltung des Besitzstandes der Türkei aber war für die deutsche Politik erwünscht. Angesichts dieser Sachlage empfahl die deutsche Regierung dem Sultan, er möge einen von den beiden Konflikten (Kueit und französisch-türkischen Konflikt) mit einer Verständigung möglichst rasch zu Ende führen und den anderen dem internationalen Schiedsgericht im Haag unterbreiten [35]). Dieser dem internationalen Schiedsgericht zu unterbreitende Streitpunkt sollte nach deutscher Ansicht die Kueitfrage sein [36]).

Am 14. September 1901 ließ das Auswärtige Amt denselben Rat, die Kueitfrage dem Haager Schiedsgericht vorzubringen, durch den türkischen Botschafter in Berlin dem Sultan zum wiederholten Male empfehlen [37]). Auch Abdulhamid meinte persönlich, daß die Kueitfrage dem Haager Schiedsgericht vorgebracht werden müsse. Bevor er aber damit hervortrete, müsse er sicher wissen, ob dabei Deutschland den türkischen Standpunkt zu unterstützen bereit sei [38]). Berlin versicherte seine eventuelle Unterstützung, wenn England den Vorschlag annehme. Der Sultan habe sich wegen dieser Frage zunächst an die englische Regierung zu wenden. Wenn sie aber das internationale Schiedsgericht ablehnen werde, was nicht zu erwarten sei, so werde „dadurch der Stand der Kueit-Angelegenheit noch nicht verschlechtert". Diese Ablehnung würde aber England in eine schwere Lage bringen, da sie ein Widerspruch gegen seine eigene Haltung bei der Begründung desselben Gerichtes bedeuten würde.

Es kam jedoch nicht zu einem Appell an das Haager Schiedsgericht. Dieser Gedanke blieb ein „Sekretum des Palais", welches selbst der Minister des Auswärtigen nicht erfahren durfte [39]). Im September

---

[34]) Siehe über diesen Konflikt Gr. Pol., Bd. 18, Kap. CXX.

[35]) Gr. Pol., Bd. 17, S. 488f.

[36]) Selbst der Kaiser machte an demselben Schriftstück die Randbemerkung: Bravo! Der muß Kueit sein! Denn da muß der Russe über den Persischen Golf sich aussprechen, und zwischen England und uns (indirekt) wählen.

[37]) Gr. Pol., Bd. 17, S. 495f.

[38]) Ebenda, S. 496.

[39]) Ebenda, S. 499, 3. Abschnitt.

begann die englische Regierung mit der türkischen über Kueit Verhandlungen. Ihr Ergebnis war, daß die britische Regierung eine schriftliche Versicherung abgab, wonach sie auf eine Okkupation von Kueit oder Proklamation seines Protektorats über dieses Gebiet verzichtete. Die Türkei müßte sich ebenfalls schriftlich verpflichten, daß sie, den Status quo respektierend, keinerlei Truppenentsendung dorthin vornehmen würde [40]). Der türkische Ministerrat betrachtete diese Abmachung freilich nicht als die endgültige Lösung der Kueit-Angelegenheit. Auf Wunsch des Sultans fand er es auch am besten, die Sache ruhen zu lassen, und beschloß, vorläufig nichts zu tun [41]). Damit war die Streitfrage wenigstens vorderhand zur Ruhe gekommen. Bülow glaubte, daß die versöhnliche Haltung Englands gegenüber der Türkei eine Folge der deutschen Stellungnahme in dieser Frage gewesen sei [42]). Er ließ in London erklären, daß niemals Absichten deutscherseits auf Kueit bestanden hätten. Die diesbezüglichen Pressenachrichten entbehrten jeder Grundlage. Die deutsche Haltung in dieser Frage wäre lediglich durch den Wunsch bestimmt, daß an dem voraussichtlichen Endpunkt der Bagdadbahn „geordnete Zustände" bestehen, „welche die Möglichkeit eines späteren Konfliktes ausschließen". Ferner sei „jede Abbröckelung türkischer Gebietsteile" für Deutschland unerwünscht, weil diese wahrscheinlich politische Folgen nach sich ziehen würde [43]). Metternich konnte noch am 16. Oktober 1901 bei einem Gespräch mit Lord Lansdowne die Überzeugung gewinnen, daß England gegen die Konzessionserteilung bis Kueit keine Bedenken habe. Lansdowne wünsche auch keine Abbröckelung der türkischen Gebiete; seine Türkenpolitik gipfele in „quieta non movere" [44]).

Daß die türkisch-englische Konvention über Kueit praktisch keine Bedeutung hatte, erwies sich bald darauf: Als der Nakib von Basra in Begleitung des Bruders des dortigen Vali Necip Bey im Auftrage des Sultans am 14. Dezember 1901 dem Scheich Mübarek einen Besuch abstattete, erschien der erste Offizier eines dort liegenden englischen Kriegsschiffes, begleitet von einigen englischen Matrosen, in der Wohnung des Scheichs und fragte den Nakib, was er hier wolle. Auf die Antwort des Nakib, daß sein Besuch einen privaten Charakter trage, befahl der Engländer seinen Leuten, die im Hofe wehende türkische Fahne herunterzuziehen, mit der Bemerkung, daß sie dort zu Unrecht wehe. Dann zerriß er dieselbe mit eigener Hand und ließ eine schwarzweiß gestreifte Flagge, die er mitgebracht hatte, an deren Stelle hissen, wobei er erklärte, daß sie die Flagge von Kueit sei. Dann folgte die Ausladung der englischen Kanonen in Kueit.

Darauf eine große Aufregung in Konstantinopel, und mit Recht. Denn dies war eine Verletzung des jüngsten Abkommens. Die türkische

[40]) Ebenda, S. 501f, die zwischen den beiden Regierungen ausgetauschten Noten.
[41]) Ebenda, S. 499.
[42]) Ebenda, S. 500.
[43]) Ebenda, S. 502.
[44]) Ebenda, S. 503, Nr. 5315.

Regierung ließ ihren Botschafter in London beim Foreign Office um Aufklärung bitten [45]). Die Engländer versuchten, den Vorfall harmlos darzustellen [46]). Auf der andern Seite bat der Sultan Marschall um einen Rat, was er gegen dieses Vorgehen der Briten zu tun habe. Der Botschafter weigerte sich, da Seine Majestät seine bisherigen Ratschläge nicht befolgt habe.

Ob der englische Offizier in Kueit im Auftrage seiner Regierung handelte, und was mit diesem vertragswidrigen Vorgehen bezweckt wurde, geht aus den vorhandenen Aktenstücken leider nicht ganz deutlich hervor. Sir O' Conor erklärte dem türkischen Außenminister, daß dieses Vorgehen Englands zwar dem Abkommen zuwiderlaufe, man habe sich aber dazu gezwungen gesehen, da Ibni Reschid gegenüber Kueit eine drohende Stellung eingenommen hätte. Nun seien die Kanonen wieder an Bord gebracht und das Kriegsschiff habe den Hafen von Kueit verlassen. Damit sei der Status quo wiederhergestellt. Es sei nicht die englische Absicht, weder Kueit zu okkupieren noch sein Protektorat über dieses Gebiet zu erklären. Die englische Haltung in dieser Frage sei „lediglich eine Abwehr gegen russische Umtriebe" gewesen. In London sei es nicht unbekannt geblieben, daß Ibni Reschid von Rußland gereizt wurde, Kueit zu besetzen, „um dann selbst Hand auf diesen Platz zu legen". Erst vor kurzem wären russische Agenten zu diesem Zwecke bei Ibni Reschid gewesen. Der letztere aber habe sich darauf nicht eingelassen, da er nur die Autorität des Sultans anerkenne [47]). Russen und Engländer beschuldigten sich gegenseitig, wie Tevfik Pascha „lächelnd" Freiherrn von Marschall sagte, der Intrigen am Persischen Golf [48]). Russische Umtriebe in dieser Gegend sind in der Tat anzunehmen. Daß Rußland im Persischen Golf interessiert ist, wissen wir schon. Herr Sinowiew, der russische Botschafter in Konstantinopel, hatte schon zwei Jahre vor diesem Vorfall der türkischen Regierung empfohlen, Kueit militärisch zu besetzen [49]). Graf Lamsdorff, der russische Außenminister, war aber dann Mitte November 1901 höchst erregt, als er hörte, daß angeblich die Türkei trotz des englisch-türkischen Abkommens nach Kueit Truppen entsenden wolle [50]). Die Russen wollten hierbei offensichtlich nicht, daß die Kueitfrage wieder akut wurde. Es war ihnen wohl erwünscht, daß die Angelegenheit ungelöst blieb, weil dann eine eventuelle Einmischung in Zukunft am ehesten möglich war. Und bald nach dem letzten Vorfall scheint Herr Sinowiew sehr erfreut zu sein, daß England den Status quo wiederhergestellt habe. Wenn dies nicht geschehen wäre, „la question serait devenu grave". Rußland habe in der Türkei und in Persien so große Interessen, daß es eine Veränderung des Status quo im Persischen Golf

[45]) Ebenda, S. 507.
[46]) Daselbst, Fußnote.
[47]) Ebenda, S. 509f.
[48]) Ebenda, S. 511.
[49]) Ebenda, S. 509.
[50]) Ebenda, S. 504f. Telegramm Lamsdorffs an den russischen Botschafter in Berlin, den Grafen Osten-Sacken.

nicht hinnehmen könne. Die Russen würden auch das englisch-russische Abkommen über Afganistan nicht respektieren, wenn England den Status quo im Persischen Golf verletzen würde. Dann sagte der russische Botschafter Herrn von Marschall „vertraulich", daß er den russischen Konsul in Buschir nach Kueit zu gehen veranlaßt habe, um dem dortigen Scheich klar zu machen, daß „für ihn England gefährlicher sei als die Türkei, und daß es für ihn nützlich sei, sich gut mit dem Sultan zu stellen" [51]).

Wenn Sinowiew einen russischen Konsul beauftragt, Mübarek solche Ratschläge zu geben, so kann man wohl vermuten, daß der von englischer Seite betonte Besuch russischer Agenten bei Ibni Reschid auch tatsächlich tendenziöser Art war. Man kann mit Sicherheit annehmen, daß hierbei russische Wühlarbeit im Werke gewesen ist, obwohl Sinowiew Marschall gerade das Gegenteil versicherte [52]).

Das Vorgehen Englands ist wohl auch so zu erklären, daß es sich im Persischen Golf sehr empfindlich zeigen wollte. England wollte wahrscheinlich damit beweisen, daß es eine fremde Einmischung in die Angelegenheiten des Persischen Golfes unter keinen Umständen dulden könnte, und sich nötigenfalls nicht scheuen würde, gegen die bestehenden Abmachungen zu verstoßen.

Aus der gesamten Haltung Englands in der Kueitfrage geht somit ganz deutlich hervor, daß es trotz aller Versicherungen den Endpunkt der Bagdadbahn sich sichern wollte. Es war sein Bestreben, „die Bagdadbahn", wie man auch in Berlin glaubte, „vom Meere abzuschneiden" [53]). Auch wurde russischerseits über den Zweck der englischen Haltung dieselbe Ansicht vertreten: Die Briten „arbeiteten jetzt mit allen Mitteln in Südpersien, um den Ausfluß des Persischen Golfes in ihre Hände zu bekommen, so daß sie dann durch Sperrung des Golfes die Bahn lahm legen, beziehungsweise in ihre Gewalt bringen könnten" [54]). Daß England den Persischen Golf als eine der empfindlichsten Stellen seines Empire betrachtete, geht auch daraus hervor, daß Sir O' Conor am 9. Februar 1902 bei Tevfik Pascha auszuhorchen suchte, ob zwischen Deutschland und der Türkei irgendeine geheime Abmachung bezüglich des Persischen Golfes bestünde [55]). In Wirklichkeit bestand weder ein geheimes Abkommen zwischen Deutschland und der Türkei, noch eine „entente" zwischen England und Deutschland über den Persischen Golf, welche aber Sir O' Conor nichtsdestoweniger bei Tevfik Pascha vorschützte, um etwaige Abmachungen zwischen den beiden ersteren in Erfahrung zu bringen.

Alle diese Ereignisse und das Nachgeben der Türkei hatten die natürliche Folge, daß die türkische Autorität in Mesopotamien geschwächt und die Unabhängigkeitsgelüste der Araber gesteigert wur-

[51]) Ebenda, S. 508f.
[52]) Ebenda, S. 509.
[53]) Ebenda, S. 512, Nr. 5325.
[54]) Äußerung des Grafen Osten-Sacken gegenüber Klement, dem vortragenden Rate im Auswärtigen Amt. Ebenda, S. 512f., auch die Randbemerkung Richthofens.
[55]) Vgl. ebenda, S. 511.

den [56]). Mr. Cambon, der französische Botschafter in London, schrieb an Delcassé im April 1903, daß man das Gebiet von Kueit ruhig als englisch bezeichnen könne [57]).

Die deutsche Regierung hatte sich bei dem letzten Vorfall in Kueit ganz zurückgehalten. Sie hatte sogar dem Sultan ihren Rat verweigert. Der Kaiser machte die Randbemerkung: „Wir mischen uns nicht hinein. Das muß zwischen Russen und Briten ausgefochten werden" [58]). Die deutschen Diplomaten glaubten jetzt, daß England das natürliche Vordringen der Bahn gegen das Meer nicht verhindern würde, sondern „aus eigener Initiative" einen Verständigungsweg mit den Deutschen bahnen müsse, sobald es sehe, daß die Bahn doch gebaut werde [59]).

Die Kueitfrage war, wie wir sahen, zu keiner endgültigen Lösung gelangt. Sie wird in den folgenden Jahren noch mehr als einmal akut werden. So z. B. als der Vizekönig von Indien, Lord Curzon, im November 1903 eine neue Inspektionsreise an den Persischen Golf unternahm und von Mübarek die Erlaubnis zur Einrichtung eines englischen Postamtes erlangte [60]), oder als im November 1904 England einen Agenten nach Kueit schickte [61]). Auf die Behandlung späterer Ereignisse in und wegen Kueit ist hier verzichtet worden, da sie außerhalb der Zeitspanne liegen, in welcher die Entwicklung des Bagdadbahnproblems der Gegenstand dieses Kapitels sein soll.

Während die Engländer die deutsche Bagdadbahn durch Besitzergreifung ihres voraussichtlichen Endpunktes, Kueit, vom Meere abzuschneiden bestrebt waren, arbeiteten die Russen einen Plan aus, um das deutsche Projekt zu paralysieren.

Schon am 6. Januar 1900, also kurz nach Unterzeichnung der Vorkonvention, machte Herr Maximow, der erste Dragoman der russischen Botschaft, bei Tevfik Pascha die Andeutung, daß die Russen auch für sich Eisenbahnkonzessionen in der Türkei wünschten. Die kürzlich abgeschlossene Vorkonvention habe in Rußland eine Mißstimmung hervorgerufen, weil die Hohe Pforte der russischen Industrie nur schöne Augen mache, aber nichts gewähre. Der türkische Staat möge deshalb die Wünsche der russischen Industrie erfüllen, indem er ihr Konzessionen erteile oder, da sie vorläufig nicht leistungsfähig sei, diese für die Zukunft sichere [62]). Bald darauf trat der russische Botschafter Sinowiew mit näherer Präzisierung der russischen Desiderien hervor. Am 10. Februar legte er dem türkischen Außenminister den

[56]) Siehe über die Rückwirkung der Vorfälle in Mesopotamien in einem Bericht des französischen Konsuls in Bagdad, Rouet, Doc. dipl. fr., 2. Serie, Tome 2, S. 126f.
[57]) Doc. dipl. fr., 2. Serie, Tome III, p. 235.
[58]) Siehe Gr. Pol., Bd. 17, S. 508 oben.
[59]) Ebenda, S. 504 oben.
[60]) Ebenda, S. 514 oben.
[61]) Ebenda, S. 515f.
[62]) Gr. Pol., Bd. 17, S. 371, Fußnote **.

Entwurf eines Abkommens vor. Darin verlangte der Russe von der Türkei die Erklärung eines ausdrücklichen Verzichtes darauf, sowohl selbst Eisenbahnen in einer beträchtlich großen Zone Nordostkleinasiens zu bauen, als auch den Fremden Konzessionen zu diesem Zwecke zu erteilen [63]).

Eine unerhörte Zumutung an einen selbständigen Staat! Mit Recht bezeichnete der französische Botschafter Constans, welcher als Gegner der französisch-russischen Allianz galt, dieses russische Vorgehen als „einen Konflikt zwischen Okzident und Orient" [64]). Nirgends enthüllte sich die russische Türkenpolitik so klar, welche das Ziel verfolgte, die türkischen Gebiete in der Unkultur zu belassen, um sie dann widerstandslos einzustecken. Der halbbarbarische Zarenstaat gönnte den zivilisierten Europäern nicht, daß sie die kulturelle Entwicklung der Türkei fördernde Werke schufen, welche ihrer Industrie neue Betätigungsmöglichkeiten geben würden, weil das unersättliche, expansionslüsterne russische Reich die Türkei gleich wie China als sein reserviertes Land betrachtete [65]) und noch mehr: weil es seine Südgrenze gegen jeden Aufmarsch feindlicher Kräfte zu sichern wünschte!

Herr Sinowiew bekannte bei einer Unterredung mit Tevfik Pascha am 25. Februar den Zweck der russischen Aktion ganz offen: Rußland werde seine Forderungen gänzlich zurückziehen, wenn die Türkei auf die Bagdadbahn verzichtete! Ferner wäre Rußland bereit, schriftlich zu versichern, daß es keine Eisenbahnkonzessionen im Ottomanischen Reich verlangen werde, wenn die Türkei sich verpflichte, fernerhin nur „par ses propres moyens", ohne fremde Mitwirkung Schienenwege zu bauen [66]).

Wir sehen hier die gegen die Bagdadbahn gerichtete Spitze. Sie darf also nicht gebaut werden. Was Rußland aber der Türkei gegenüber dafür leistet, nämlich der Verzicht auf seine Konzessionsforderungen, ist in der Tat kein Entgegenkommen. Denn dies änderte an der Tatsache nichts, daß das türkische Reich keine Verstärkung seiner Widerstandsfähigkeit erfahren würde, wenn Rußland ihm Eisenbahnbauten nur „par ses propres moyens" gnädigst gestattete, weil die türkischen Finanzen in absehbarer Zeit nicht in der Lage sein würden, diese „propres moyens" aufzubringen. Tevfik Pascha ließ dem russischen Vertreter keinen Zweifel darüber, daß die Bagdadbahn „une chose finie" sei, und die türkische Regierung einmal die gegebene Konzession nicht mehr zurückziehen könne. Darauf führte Sinowiew ganz empört aus, daß er in diesem Falle auf seinen ursprünglichen Forderungen unverändert bestehen werde. Der Russe versucht nun, dem Minister von einer andern Seite her bange zu machen: Er solle nicht vergessen, daß die Türkei „die gegenwärtige Ruhe auf der Balkanhalbinsel ausschließlich Rußland verdanke". Sie werde die Folgen ihres Widerstandes zu

[63]) Ebenda, S. 371f., Fußnote.
[64]) Siehe ebenda, S. 378, Fußnote.
[65]) Vgl. Doc. dipl. fr., 2. Serie, 1, S. 420.
[66]) Gr. Pol., Bd. 17, S. 380.

fühlen bekommen, wenn die russische Regierung für die Aufrechterhaltung der Ruhe im Balkan nicht mehr sorgen werde.

Der türkische Minister des Auswärtigen erkannte, daß eine Verpflichtung der Türkei, nur mit eigenen Mitteln Eisenbahnen zu bauen, viel schlimmer war als die Forderungen, welche das Sinowiewsche Memorandum vom 10. Februar enthielt. Denn hierdurch würde die türkische Souveränität nicht nur in einem Teile des Landes, in Nordostkleinasien, sondern im ganzen Reiche beeinträchtigt werden [67]).

Obwohl Tevfik Pascha die russischen Drohungen für „menaces absolument vaines" hielt, worin er von Marschall bestärkt wurde [68]), blieben sie nicht ohne Wirkung. Wie empfindlich der Sultan gegen derartige Drohungen war, wissen wir schon. Gleich am nächsten Tag, am 26. Februar, trat der Ministerrat auf Befehl Seiner Majestät im Yildiz zusammen und beschloß, daß die Türkei ihr Recht, im Küstengebiet des Schwarzen Meeres Eisenbahnen zu bauen, unter keinen Umständen aufgeben dürfe, und daß die Rechte der Anatolischen Eisenbahngesellschaft unangetastet belassen werden müßten. Um den russischen Desiderien entgegenzukommen, akzeptierte der Ministerrat, daß den russischen Kapitalisten in dem Schwarzmeerbecken „ein unbedingtes Vorzugsrecht" für Eisenbahnkonstruktionen gewährt werden könne. Dies könne jedoch nur dann geschehen, wenn die Russen unter denselben Bedingungen wie die Anatolische Eisenbahngesellschaft die Konzession verlangen würden. Im Ministerrat wurde auch die Meinung vertreten, daß dieses Vorzugsrecht zeitlich begrenzt werde [69]).

Die russische Regierung scheint mit diesem Zugeständnis befriedigt zu sein. Sie habe nichts dagegen einzuwenden, wenn die Türken die schon erworbenen Rechte anderer Gesellschaften nicht verletzen wollten. Das Vorzugsrecht in den Küstengebieten des Schwarzen Meeres sei für sie eine „compensation morale", die „Rußland gegenüber den in Kleinasien an deutsche Kapitalisten gegebenen großen Konzessionen verlangen müsse". Sie lehnte aber die diesbezügliche zeitliche Begrenzung ab, da das russische Kapital vorläufig nicht fähig sei, Eisenbahnbauten in einem fremden Lande zu übernehmen, und man nicht voraussehen könne, wann es zu dieser Fähigkeit gelangen werde. Tevfik Pascha wünschte, daß die Pforte auf das Recht des Eisenbahnbaues in jenen Gegenden wenigstens formell nicht verzichtete. Er dachte sich die Lösung der Sache am besten so, daß die Türkei ihr Recht beibehielt, aber sich verpflichtete, davon keinen Gebrauch zu machen, bevor sie nicht die russische Einwilligung dazu eingeholt hätte. Im Laufe der Verhandlungen, die erst Anfang April zum Abschluß gelangten, wollte Tevfik Pascha für diese weitgehenden Konzessionen wenigstens einzelne Zugeständnisse von Rußland erlangen: Er versuchte, den Standpunkt geltend zu machen, daß im Falle eines Fehlens russischer Kapitalisten die Pforte wieder freie Hand gewinnen sollte. Dies wurde aber

[67]) Siehe ebenda, S. 380f.
[68]) Ebenda, S. 381 oben.
[69]) Ebenda, S. 381.

von den Russen glatt abgelehnt. Das ist für uns nichts Überraschendes. Denn wir wissen, worauf Rußland ausging. Es verlangte Konzessionen etwa nicht deswegen, weil es dort Eisenbahnen bauen wollte, sondern damit diese Gebiete auch fernerhin ohne moderne Verkehrswege blieben. Der türkische Minister war ferner bemüht, in der Frage der Erhöhung der türkischen Zölle, von der später die Rede sein wird, etwas zu erreichen, was mangels einer Unterstützung des Palais ebenfalls vergeblich blieb. Der Sultan fand die Versicherung der Russen, die armenischen Flüchtlinge im Land zu behalten, als Basis einer Verständigung ausreichend. Noch einmal ist die Sorge um seine persönliche Sicherheit in erster Linie die treibende Kraft bei der Entscheidung einer solchen, das ganze Land angehenden wichtigen Angelegenheit. Diese ist Seiner Majestät das Höchste. Er verzichtet lieber auf manche seiner Hoheitsrechte, als daß das unruhige armenische Element in das Land zurückkehrt [70]). Freilich hat bei diesem Entschluß des Sultans auch die Erwägung eine Rolle gespielt, daß mit dem Wegbleiben der armenischen Flüchtlinge die Wirren im Lande vermieden wurden. Nach fast zwei Monate dauernden Verhandlungen kam es schließlich um den 4. April zu einem türkisch-russischen Abkommen über diese Frage. Danach behielt die Türkei das Recht, in der Küstenzone des Schwarzen Meeres selbst Eisenbahnen zu bauen. Wenn sie selbst dies nicht ausführen konnte, so würden die russischen Kapitalisten das ausgeprochene Recht haben, dort Eisenbahnen zu bauen [71]).

Diese scheinbare Milderung der ursprünglichen Forderungen brachte keine wesentliche Änderung. Die Beibehaltung des Eisenbahnbaurechtes gab zwar der Pforte den Anschein, daß sie nicht auf ein demütigendes Abkommen eingegangen war, hatte aber keine praktische Bedeutung, weil jedermann wußte, daß die türkischen Finanzen niemals zu einer solchen Leistung fähig sein würden. Man betonte in der Presse [72]), daß den Russen nur ein „Vorrecht" gewährt worden sei. Dies stimmt aber nicht, weil nur unter mehreren Konkurrenzen von einem „Vorrecht" gesprochen werden kann, was hier nicht der Fall war. In Wirklichkeit hatten die Russen alles erlangt, was sie erstrebt hatten. Ob in diesen Gegenden Bahnen gebaut wurden oder nicht, wurde hierdurch von dem russischen Willen abhängig gemacht. „Die Pforte", schreibt Marschall am 4. April an Hohenlohe, „hat in dem fraglichen Gebiete auf ihr Eisenbahnhoheitsrecht zugunsten Rußlands verzichtet" [73]).

Die deutschen Politiker hielten dieses russische Vorgehen anfangs nicht für ausgesprochen gegen die Bagdadbahn gerichtet. Sie meinten vielmehr, daß Rußland die Gelegenheit der durch den Burenkrieg entstandenen Ohnmacht Englands benützen wolle, sowohl in Persien als auch in Kleinasien eine Vormachtstellung zu erlangen.

[70]) Vgl. hierfür ebenda, S. 384f.
[71]) Ebenda, S. 383f.
[72]) Ebenda, S. 384.
[73]) Ebenda, S. 384.

„Diese Versuche", meinte Bülow, „dürfen uns nicht beirren, unentwegt an den handels- und eisenbahnpolitischen Zielen festzuhalten, welche wir in der asiatischen Türkei verfolgen. Es liegt uns fern, Rußland auf politischem Gebiete in der Türkei entgegentreten zu wollen, und wir betrachten den Besitz der Dardanellen nach wie vor als eine offene Frage, über welche sich mit uns handeln läßt. Bevor diese Frage aber in ein akutes Stadium tritt, müssen wir darauf Bedacht nehmen, unseren wirtschaftlichen Besitzstand in der Türkei nach Kräften auszudehnen und festzulegen" [74]). In der Tat wurden um diese Zeit große Truppenverschiebungen in Zentralasien russischerseits vorgenommen, welche die Russen unter der Maske der Mobilmachungsversuche zu verschleiern suchten [75]). Dadurch zeigte sich England ziemlich beunruhigt. Lord Salisbury äußerte sich Eckardstein, dem ersten Sekretär der deutschen Botschaft in London, gegenüber, daß eine Verständigung mit Rußland nur dann denkbar sei, wenn die russischen Aspirationen über die Grenzen Nordpersiens nicht hinausgingen. England könne aber unter keinen Umständen zugeben, daß die Russen sich entweder in Südpersien oder im Persischen Golf irgendwie festsetzten. Dann bemerkte der Premier, daß auch Deutschland an der Entwicklung der Verhätnisse in jenen Gegenden „durch seine in Kleinasien verfolgten Ziele" interessiert sein müsse [76]). Diese Formulierung des Ministers läßt deutlich erkennen, daß die englischen Politiker hinter den wirtschaftlichen Unternehmungen auch politische Ziele Deutschlands in Kleinasien vermuteten. Eckardstein versuchte, derartige Vermutungen zu zerstreuen: Deutschland hege weder im Persischen Golf noch in Kleinasien irgendwelche politische Absichten, es verfolge lediglich das Ziel, „durch seine Eisenbahnen der Frachtträger zu sein". Ob es ihm gelungen ist, den Premier davon zu überzeugen, sei dahingestellt. Auch im Laufe mehrerer Unterredungen mit Mr. Chamberlain und Mr. Balfour kam Eckardstein zu der Überzeugung, daß die englischen Minister, welche glaubten, Deutschland verfolge neben den wirtschaftlichen auch politische Ziele in Kleinasien, bestrebt waren, das deutsche Vorgehen in diesen Gegenden zu unterstützen. Denn sie hofften, die deutsche Diplomatie auf diese Weise in Kleinasien derartig festlegen zu können, daß sie „unwillkürlich in die Frage des Persischen Golfes mit hineingezogen" würde. Salisbury hatte diese englische Absicht dem österreichischen Vertreter in London ganz unzweideutig verraten: „Wir sind durch die Erteilung der fraglichen Konzessionen an Deutschland in keiner Weise unangenehm berührt worden, im Gegenteil, dieselben können diesseits nur mit Freuden begrüßt werden, da Deutschland auf diese Weise in der Frage des Persischen Golfes sich unseren Interessen nähert" [77]). Man hoffte also in London, in Deutschland einen mächtigen Allierten gegen Rußland zu finden.

---

[74]) Ebenda, S. 377, Bülow an Marschall, 12. Februar 1900.
[75]) Ebenda, S. 372.
[76]) Ebenda, S. 373.
[77]) Ebenda, S. 373f.

Die englische Haltung in dieser Frage war der deutschen Diplomatie höchst willkommen. Sie erkannte freilich ganz deutlich, worauf England ausging und ließ sich von ihm nicht ausnützen. „Der Glaube und die Hoffnung," schrieb Mühlberg, der Vortragende Rat im Auswärtigen Amt, an Eckardstein, „machen auch im politischen Leben manchmal selig. Wir haben keinen Grund, diese ersprießlichen Kräfte zu zerstören, solange sie sich auf platonischem Gebiet bewegen und uns nicht in reale Verdrießlichkeiten mit Rußland stürzen, dem wir in Persien freie Hand zu lassen wünschen. Es gilt also, die asiatische Rivalität Englands und Rußlands so für uns auszunützen, daß wir bald mit einer Verbeugung vor dem britischen Löwen, bald mit einem Knix vor dem russischen Bären unsere Bahn bis Kueit am Persischen Golf hindurchschlängeln" [78]).

Wir sehen, daß die Wilhelmstraße die Bismarcksche Methode, die Ausnützung der Gegensätze der rivalisierenden Weltmächte, anwenden will, um eigene Vorteile zu erlangen. Die Weltkonstellation hatte aber eine ganz andere Gestalt angenommen, seitdem Bismarcks meisterhafte Hand im diplomatischen Spiel fehlte.

Am 11. Februar 1900 berichtete Marschall, daß Tevfik Pascha ihn auf die Gefahr der russischen Pläne für die Bagdadbahn aufmerksam gemacht habe. Die Deutschen täten wohl daran, wenn sie für die Bagdadbahn die Trace auf dem linken Tigrisufer wählen würden. Denn Rußland bezwecke, die deutsche Bagdadbahn von dieser fruchtbaren Gegend zu verdrängen und so in eine wirtschaftlich unmögliche Situation zu versetzen.

Es ist durchaus verständlich, daß der Minister, der die Verhandlungen mit den Russen selbst führte, die wahre Absicht derselben eher erkannte als Marschall, der den Verhandlungen fernstand.

Der Botschafter teilte nunmehr die Ansicht Tevfik Paschas. Er ging sogar noch weiter und bat seine Regierung um die Ermächtigung, ein geheimes Abkommen mit den Türken treffen zu dürfen, welches den Deutschen die günstige Trace des linken Tigrisufers sichern sollte. Eine passive Haltung gegenüber den russisch-türkischen Verhandlungen sei nicht ratsam, da er es für sicher halte, daß sich die Studienkommission auch für die Tigrislinie entscheiden werde. Dann wäre es aber zu spät und die Russen würden auf Grund der inzwischen mit den Türken abgeschlossenen Konvention dagegen protestieren. In diesem Falle wäre die Bagdadbahn auf dieser wirtschaftlich einzig möglichen Basis höchst gefährdet, da man bei der Empfindlichkeit des Sultans gegenüber einer starken Pression nicht voraussehen könne, welche von beiden Parteien den Sieg davontragen würde [79]).

Bülow war ebenfalls derselben Meinung. Nach Rücksprache mit Georg von Siemens gab er die nötige Anweisung nach Konstantinopel,

[78]) Siehe ebenda, S. 375.

[79]) Vgl. Marschall an das Auswärtige Amt, 11. Februar 1900, Gr. Pol., Bd. 17, S. 376f.

um die Verhandlungen auf der von Marschall vorgeschlagenen Grundlage mit den Türken streng vertraulich einzuleiten. Der Botschafter sollte außerdem Generalkonsul Stemrich, den Leiter der Studienexpedition, telegraphisch ersuchen, daß „er in seinen Berichten nur die Tigrislinie zu berücksichtigen habe". Ferner solle Marschall gegenüber seinem russischen Kollegen eine etwaige Bemerkung „sorgsam vermeiden", daß Deutschland durch das russische Vorgehen irgendwie unangenehm berührt worden sei. Im Gegenteil solle er Herrn Sinowiew, wenn er darauf zu sprechen komme, wissen lassen, daß der Ausbau des kleinasiatischen Bahnnetzes und dessen Anschluß mit den russichen Schienenwegen der Bagdadbahn, deren Leitung mehr eine internationale sei, nur nützlich sein könne [80]).

Darauf bahnte Marschall sofort die Verhandlungen an. Da die Interessen beider Verhandelnden annähernd gleich waren, konnte man ziemlich rasch zu einem positiven Schluß gelangen. Am 10. März war man soweit, daß das erwünschte geheime Abkommen von Zeki Pascha, dem türkischen Bautenminister, und von Dr. Zander unterzeichnet werden konnte [81]), welch letzterer im Einverständnis mit Bülow von Siemens dazu ermächtigt war [82]). Es wurde dabei eine spätere Modifikation nach der Beschaffenheit der technischen Umstände vorbehalten. Auf Wunsch der Türken wurde eine Zusatzklausel aufgenommen, wonach sich die Gesellschaft verpflichtete, einige Städte mittels Zweigbahnen mit der Hauptlinie zu verbinden, falls eine Umgehung derselben durch technische Schwierigkeiten notwendig sein würde.

Nicht nur durch seine Ansprüche auf Nordostkleinasien, sondern auch an einem andern Punkte arbeitete Rußland gegen die Bagdadbahn. Nach übereinstimmenden Beobachtungen des deutschen Konsuls und französischen Vizekonsuls in Bagdad hatte das Erscheinen des russischen Kriegsschiffes im Persischen Golf auch eine Spitze gegen das deutsche Projekt [83]). Dieser schon oben besprochene russische Besuch bei dem Scheich Mübarek fand unmittelbar nach dem Abgang der deutschen Studienkommission von Kueit statt. Die Russen erschienen dort feierlich am Bord eines Kriegsschiffes mit einer großen Gefolgschaft, die aus Personen des Kanonenbootes und des russischen Konsulats in Bagdad bestand. Das bedeutete gewissermaßen eine Überbietung des in bescheidenen Verhältnissen erfolgten Besuches der deutschen Studienkommission von russischer Seite. Der Hauptzweck war ohne Zweifel, den von der Studienkommission gemachten Eindruck auf Mübarek „abzuschwächen oder besser gesagt: zu paralysieren" [84]).

Der bisher unbekannte Araberhäuptling, welcher nur den Titel eines türkischen Lokalgouverneurs (kaymakam) trug, wurde auf einmal ein wichtiger Mann in der großen Politik. Er mußte nun durch dieses Aufgebot von Glanz und Wichtigkeit überzeugt werden, daß ein an

[80]) Siehe ebenda, S. 377ff.
[81]) Siehe ebenda, S. 382.
[82]) Ebenda, S. 377.
[83]) Vgl. Gr. Pol., Bd. 17, S. 473ff. und 476.
[84]) Ebenda, S. 474.

Macht und Pracht den Sultan und Deutschland übertreffendes Zarenreich an seinen Gebieten interessiert sei. Es ist kein Wunder, daß der Scheich in seinen Unabhängigkeitsgelüsten zeitweise bis „zu einem gelinden Größenwahn" getrieben wurde, wenn kurz nacheinander Vertreter von drei größten Weltmächten, von England, Deutschland und Rußland, bei ihm erschienen.

Der Abschluß des türkisch-russischen Abkommens über die Eisenbahnen der Küstengebiete des Schwarzen Meeres erweckte bei den Türken eine gewaltige Mißstimmung. Jeder Türke, der etwas von der Sache verstand, wußte genau, daß die erste Folge dieses Abkommens das Unterbleiben von Eisenbahnbauten in diesen Gegenden sein würde[85]). Die türkische Regierung wurde zu diesem Übereinkommen gezwungen. Eine offene Kritik derselben war im Lande selbst nicht gestattet, obwohl jedermann es mißbilligte. Es war wiederum der „Osmanli" in London, der sich in einem an den Sultan gerichteten ironischen offenen Glückwunschbrief zum gleichzeitigen Opferfest (Kurban Bayrami) darüber erbittert äußerte. „Dank Eurer Majestät meisterhafter Politik wird dieses Jahr das Fest besonders feierlich gestaltet. Unser Kaiser, ich gratuliere Ihnen dazu! Die Deutschen haben sich bis Bagdad festgesetzt, die Russen es auf die Gegenden von Erzurum, Trabzon (Trapezunt) und Sinop abgesehen, die Franzosen haben ihre Kandidatur für Syrien und die Italiener für Tripolis erklärt. Aus diesen glänzenden Erfolgen Eurer Politik prophezeie ich, daß es nicht mehr lange dauern wird, bis der Staat in die Lage Ägyptens kommt"[86]). Am 15. April schrieb der Schwiegersohn des Sultans Mahmut Pascha in derselben Zeitung, daß die Übertragung der Bahnen von Nordostkleinasien an die Russen der Anfang ihrer Invasion bedeute[87]).

Sowohl die Militärs als auch ernste Politiker enthielten sich auch nicht, ihrer Meinung über die russischen Zwecke offenen Ausdruck zu verleihen. Der von einem „hervorragenden Türken" formulierte Ausspruch: „Rußland will unser Land verfaulen lassen", wurde jetzt zur allgemeinen Überzeugung[88]).

Diese für die Bagdadbahn günstige Stimmung bei den Türken war durch die russische Aktion gegen die Bagdadbahn geschaffen worden. Sie hatte also ein negatives Resultat erzielt: Anstatt daß sie den Bau der Bagdadbahn vereitelte, beschleunigte sie deren Sicherstellung für die deutsche Gesellschaft durch die definitive Konzessionierung. Die Türken wußten genau, daß erst nach der definitiven Konvention über die Bagdadbahn die von allen Seiten gesponnenen Intrigen aufhören würden. Schon am 16. Januar, also als man sich über die Tragweite der russischen Wünsche noch nicht im Klaren war, sprach der türkische Botschafter in

[85]) Ebenda, S. 384.
[86]) Osmanli, 1. April 1900, Nr. 57.
[87]) Ebenda, 15. April 1900, Nr. 58.
[88]) Gr. Pol., Bd. 17, S. 384 und 383 oben.

Berlin bei Bülow in diesem Sinne vor. Die Bagdadbahn-Angelegenheit müsse „sobald und so rasch wie möglich" zu Ende geführt werden, um den Intrigen anderer Mächte ein Ende zu bereiten [89]). Und nach den Vorgängen der letzten zwei Monate und nach deren für das Land demütigendem Ergebnis hatte sich jeder politisch denkende Türke den Gedanken zu eigen gemacht: „Rußland will unser Land verfaulen lassen, unsere einzige Rettung ist die Bagdadbahn" [90]).

Da inzwischen die Studienkommission zurückgekehrt war und ihre Arbeit soweit beendet hatte, daß man über die Garantien und andere Einzelfragen der türkischen Regierung Vorschläge machen konnte, erachtete Marschall in Anbetracht dieser günstigen Atmosphäre „einen möglichst baldigen Beginn der Verhandlungen über die definitive Konvention für d r i n g e n d w ü n s c h e n s w e r t" [91]). Auch der Sultan war dazu bereit. Am 7. Mai befahl er dem Bautenminister, die Verhandlungen über die definitive Konvention schleunigst in Angriff zu nehmen [92]). Bei den Unterhandlungen während des Sommers 1900 mit den Türken kam man ziemlich rasch vorwärts.

Die deutschen Finanziers aber weigerten sich aus finanziellen Bedenken, vor der Klärung einiger Fragen die definitive Konvention zu unterzeichnen [93]). Die Ergebnisse der Studienkommission waren keineswegs günstig. Sie bewiesen, daß das Unternehmen eine riesige Summe von Kapital erforderte. Herrn von Siemens, der sich anfangs gegen die Übernahme eines solchen kostspieligen Unternehmens sträubte, wurde von Seiten des Auswärtigen Amtes eindeutig klargemacht, daß an ein „Zurück" nicht zu denken war [94]).

Man einigte sich zwar Mitte April in Berin über die Trace Konya — Karaman — Adana — Hamidiye — Osmaiye — Kilis — Ras el Ayin — Nesibni — Mosul — rechtes Tigrisufer — Bagdad — Basram — Kueit mit Nebenlinien nach Kastabol am Mittelmeer, nach Haleppo und nach Hanikin [95]), die eine Gesamtlänge von rund 2500 km besaß [96]). Siemens war aber zu nichts Entscheidendem zu bewegen, bevor wenigstens die Zusage der Seehandlung zu ihrer Mitwirkung sichergestellt wurde.

Marschall beklagte sich über die dilatorische Behandlung dieser Frage seitens des Finanzministers beim Kaiser, welcher den Botschafter am 8. August 1900 in Kassel empfing und mit ihm die Bagdadbahn-Angelegenheit eingehend besprach. Der Stand der Verhandlungen mit den Türken sei zufriedenstellend. Die Sache sei jedoch in eine „auffällige Stockung" geraten, weil Miquel sich noch immer nicht entschließen könne, die Seehandlung zu dem von Siemens gewünschten Schritt zu veranlassen. Wenn dieser Schritt getan werde, so sei bei der

[89]) Ebenda, S. 371f.
[90]) Ebenda, S. 383, Nr. 5220.
[91]) Ebenda, S. 383 oben.
[92]) Ebenda, S. 385.
[93]) Helfferich, Georg von Siemens, III, S. 115.
[94]) Mühlberg an Marschall, 14. April 1900, ebenda, S. 113f.
[95]) Gr. Pol., Bd. 17, S. 391.
[96]) Helfferich, a. a. O., S. 114.

jetzigen günstigen Lage die definitive Erledigung der Frage höchst wahrscheinlich noch im Winter zu erwarten [97]). Als Bülow auf Befehl des Kaisers den preußischen Finanzminister um Förderung der Angelegenheit ersuchte, antwortete Miquel, daß die Stockung der Verhandlung nicht durch seine dilatorische Haltung verursacht worden sei, sondern durch die schwebenden Verhandlungen der Deutschen Bank einerseits mit der Türkei, andererseits mit andern Mächten wegen der Finanzierung des riesigen Unternehmens. Die Marschallschen Mitteilungen an Seine Majestät wären „durchaus irrig" und beruhten „auf Unkenntnis der hiesigen Vorgänge" [98]). Marschall aber, der als führende Person bei diesen Verhandlungen mit Recht die Sache ganz genau zu kennen glaubte, wies derartige Beschuldigungen entschieden zurück. Der Finanzminister unterscheide nicht zwischen der Ausführung des Bahnbaues und dem Zustandekommen der endgültigen Konvention. Daß der Bahnbau erst nach Regelung einiger Finanzfragen ausgeführt werden könne, sei eine allgemein bekannte Tatsache, und niemand habe behauptet, daß durch die erwünschte Erklärung der Seehandlung diese Hindernisse behoben werden könnten. Dagegen habe Herr von Siemens wiederholt erklärt, daß er die definitive Konvention ohne die schriftliche Versicherung der Seehandlung, daß sie als Subskriptionsstelle mitwirken werde, nicht unterschreiben könne. Wenn aber jetzt die Konzession endgültig erlangt werden könne, so wären die Deutschen „beati possidentes", jedoch ohne materielle Verpflichtung. Eine solche werde erst nach der Lösung der notwendigen finanziellen Fragen eintreten [99]). Was er Seiner Majestät vorgetragen habe, entspreche „sowohl im allgemeinen wie in Einzelheiten den Tatsachen" und er sei bereit, seine Ausführungen „nach jeder Seite hin und in jeder gewünschten Weise zu vertreten und zu verantworten" [100]).

Nun greift der Kaiser energisch zu Gunsten Marschalls ein. Dieser Bericht überweist Seine Majestät dem Finanzminister mit der Bemerkung: „Dem Finanzminister zur Kenntnis und s c h l e u n i g s t e n E r l e d i g u n g." Darauf teilte Miquel in einem Schreiben vom 20. September Bülow mit, daß die Seehandlung der Deutschen Bank die erwünschte Erklärung zustellen werde [101]). Bald darauf kam es dann zu einer Vereinbarung zwischen der Seehandlung und der Deutschen Bank. Danach erklärte sich die erstere grundsätzlich breit, bei der Emission der Bagdad-Obligationen (aber nicht der Bagdad-Aktien) als Zeichnungsstelle zu fungieren, unter der Bedingung, daß 1. die Trace der geplanten Bahn mit der Einwilligung der kaiserlichen Botschaft in Konstantinopel gewählt werde, 2. die mit der türkischen Regierung vereinbarten Garantien auch durch den Botschafter als ausreichend erklärt würden, und 3. daß die Erbauung der Bahn einer leistungsfähigen Firma übertragen würde. Die Deutsche Bank hatte sich gleichzeitig für eine Mitwirkung der Seehand-

[97]) Gr. Pol., Bd. 17, S. 386, Nr. 5223.
[98]) Ebenda, S. 387f.
[99]) Vgl. ebenda, S. 388f.
[100]) Ebenda, S. 390.
[101]) Ebenda, S. 390, Fußnote.

lung sowie der Reichsbank bei der Einlösung der Zinsscheine der Bagdadbahn-Obligationen bemüht, jedoch ohne Erfolg [102]).

Wieder trug Marschall in dem Konflikt mit seinen Landsleuten einen Sieg davon, wohl durch seine rücksichtslosen Angriffe gegen seine Feinde, wie einst im Tausch-Prozeß, dessen siegreiches und ehrenvolles Ende seinen Abgang vom Staatssekretariat zur Folge hatte [103]). Bei dieser Frage sehen wir noch einmal ganz klar, wie sehr der Kaiser an dem Zustandekommen der Bagdadbahn interessiert war, und besonders aber das große Vertrauen, das Marschall bei seiner Majestät genoß.

Marschall, der am 24. September von dieser Vereinbarung beider Institutionen Kenntnis nahm, leitete sofort die Verhandlungen mit den Türken über die Tracenfrage ein [104]).

Vor allen Dingen bereitete das kilometrische Garantiesystem den Türken große Sorgen. Es fehlte nicht an Unternehmern, die sich um eine garantielose Bahn bewarben. Nicht nur der uns schon bekannte Rechnitzer, sondern auch Franzosen, Belgier, ja sogar der deutsche Pressel zählten sich zu solchen. Abdulhamid berief sich auf diese Gesuche und erklärte wiederholt dem deutschen Vertreter, „daß sein Volk es nicht verstehen könne, wenn er diese vorteilhaften Anerbietungen zurückweise und den Deutschen eine Konzession erteile, die sein Land finanziell so schwer belaste". Freiherrn von Marschall war es natürlich nicht unbekannt, daß der Sultan auf den Volkswillen gar keinen Wert legte. Es gab ja für ihn keinen Volkswillen, sondern nur einen eigenen. Offenbar bezweckte er damit eine Milderung der deutschen Garantieforderungen. Als Seine Majestät durch derartige Vorwände die Verhandlungen immer wieder hinausschieben zu wollen schien, sah sich Marschall gezwungen, eine etwas deutlichere Sprache anzuwenden. Wer die Bagdadbahn ohne Staatsgarantie erbauen zu wollen behaupte, sei entweder „ein Betrüger", weil er unerfüllbare Versprechungen mache, oder es stünde hinter ihm ein mächtiger Finanzmann, welcher nicht an die Öffentlichkeit treten wolle. „Méfiez-vous, Sire, des concessionaires qui se cachent" [105]). Daraufhin gaben die Türken ihren Widerstand gegen das Garantiesystem auf.

Eine weitere Frage, die bei den Verhandlungen großen Schwierigkeiten begegnete, war die Frage der Tracenführung. Schon im Laufe des Sommers hatte Abdulhamid diese Frage von einer Militärkommission von dem strategischen Standpunkt aus beraten lassen. Als Marschall aus dem Urlaub zurückkam, waren die vorbereitenden Arbeiten der Kommission beendet, und der Sultan wünschte nun eine gemeinsame Beratung mit den Vertretern der Anatolischen Eisenbahngesellschaft, der auch der Botschafter beiwohnen möchte. Während den Beratungen über die Trace

[102]) Helfferich, III, S. 118f.

[103]) Vgl. über den Tausch-Prozeß und den Abgang des Staatssekretärs: Erich Lindow, Freiherr Marschall v. Bieberstein als Botschafter in Konstantinopel 1897 bis 1912, S. 12ff.

[104]) Gr. Pol., Bd. 17, S. 390, Fußnote.

[105]) Vgl. Gr. Pol., Bd. 17, S. 421.

in der Militärkommission hatte es kein Mensch gewagt, die Frage einer Zweiglinie nach dem Golf von Alexandrette, welche für das Unternehmen schon aus kommerziellen Gründen notwendig war, zu berühren, da man wußte, daß Seine Majestät an dieser Stelle sehr empfindlich war. Der Sultan glaubte nämlich, daß die Armenier sich auf dem im englischen Besitz befindlichen Cypern versammelten, um von da aus mit Hilfe der englischen Flotte am Golf von Alexandrette zu landen und dann ins Land einzudringen [106]). Eine solche Bahnverbindung in das Innere des Landes mußte freilich dieses feindliche Unternehmen erleichtern. Ob ein solcher armenischer Invasionsplan existiert hat, brauchen wir an dieser Stelle nicht zu untersuchen. Wichtig ist für uns die Tatsache, daß Abdulhamid fest daran glaubte und von einer Zweiglinie nach dem Golf von Alexandrette nichts wissen wollte.

Nun wurde Marschall von türkischer Seite gebeten, über die Frage mit dem Sultan selbst zu sprechen, wenn deutscherseits diese Zweigbahn für unerläßlich erachtet werde. Am 27. August unternahm der Botschafter diesen „in türkischen Augen so verwegenen Schritt" beim Sultan. Der Botschafter wies auf die Notwendigkeit einer Zweiglinie nach Castabol, einer Stadt am Golf von Alexandrette, hin. Abgesehen davon, daß sie allein die wirtschaftliche Lebensfähigkeit der Bagdadbahn ermöglichen werde, sei sie für den Bau der großen, vom Meere mehrere Hunderte von Kilometern entfernten Linie überhaupt notwendig, weil man das schwere Baumaterial höchstens 600 Kilometer weit transportieren könne. Wenn man das ganze Baumaterial von Haydar Pascha aus bis Mesopotamien befördern wolle, so werde dieses mit unerträglichen Kosten geschehen müssen. Abdulhamid nahm während diesen Ausführungen eine sehr ernste Miene an und antwortete darauf, „es handele sich hier um eine sehr wichtige Frage der Landesverteidigung, die er nur nach Rücksprache mit militärischen Sachverständigen entscheiden könne". Um die strategischen Bedenken des Herrschers zu beschwichtigen, führte Marschall aus, daß man einer etwaigen Gefahr dadurch vorbeugen könne, wenn man Vorrichtungen zur unverzüglichen Lahmlegung der Zweiglinie treffe und der türkischen Regierung das Recht gebe, jede Zeit die Zerstörung derselben zu verlangen [107]).

Dieser Vorgang ist für uns noch insoweit sehr wichtig, als er uns von der Umgebung des Sultans ein klares Bild gibt. Weder seine Minister, noch seine Beamten, noch die Palaisleute, niemand konnte wagen, in einer für das Land so wichtigen Angelegenheit seine Überzeugung auszusprechen. Unter diesen Dienern des Tyrannen waren freilich solche, welche von der Notwendigkeit einer solchen Abzweigung der Hauptlinie nach dem Mittelmeer überzeugt waren. Sie trauten sich aber nicht, dies ihrem Herrn zu sagen, weil sie wußten, daß nur eine freie Meinungsäußerung gegen den Willen des Sultans genügen würde, in folgenschwere Ungnade zu fallen. Männer, die einen solchen Mut zu beweisen fähig waren, hatten keinen Platz im Palais.

---

[106]) Ebenda, S. 421f.
[107]) Ebenda, S. 422.

Anfang September begannen die gewünschten Verhandlungen zwischen den Vertretern des Sultans, Zeki Pascha, Izzet Bey und einem „wohlbeleibten Marinepascha" und der deutschen Gesellschaft: Marschall, Zander und Huguenin, in dem Botschaftsgebäude. Die von der türkischen Militärkommission entworfene Trace bestand im Wesentlichen aus Verbindungslinien zwischen den Garnisonen Kleinasiens und Mesopotamiens, wobei Geländeschwierigkeiten gar nicht berücksichtigt worden waren [108]). Dagegen bestanden die Vertreter der Anatolischen Bahngesellschaft auf der in Berlin vereinbarten Trace, welche auf Grund der Ergebnisse der Studienkommission festgelegt worden war. Nach mehrtägigen Verhandlungen erklärten die türkischen Vertreter am 8. Oktober 1900, daß sie beauftragt seien, die von den Deutschen vorgeschlagene Trace anzunehmen, jedoch unter der Bedingung, daß die Gesellschaft sich verpflichte, eine aus militärischen Gründen wichtige Zweigbahn von der Hauptlinie nach Urfa (etwa 30 Kilometer) ohne Garantie zu bauen. Ferner erwarte man von der Gesellschaft, daß sie eine Verpflichtung übernehme, nach der ganzen Hauptlinie die Zweigbahn Ankara—Sivas—Diyar- Bekir—Charput und eine solche nach dem linken Tigrisufer gegen Kerkuk hin „d' un commun accord avec le Gouvernement Imperial" herzustellen. Wenn man die vorgeschlagene Trace annehme, so sei es der feste türkische Wunsch, daß man von der türkischen Regierung keine unerträglichen Garantiesummen verlange, „qui dépassent ses forces financières".

Marschall sagte darauf, daß über den Bau der gewünschten Zweigbahn nach Urfa allein die Deutsche Bank zu entscheiden habe. Der türkische Wunsch in finanzieller Hinsicht stimme auch mit der Ansicht der Gesellschaft überein. Diese werde selbstverständlich für ihre Arbeit die finanzielle Leistungsfähigkeit des türkischen Staates berücksichtigen [109]). Die Frage einer Zweigbahn nach dem Golf von Alexandrette wurde nicht mehr berührt. Die türkischen Vertreter verweigerten die Unterzeichnung dieses Abkommens, da sie nur den Vorschlag anzunehmen, aber eine Ratifikation zu vollziehen nicht ermächtigt wären. Marschall erklärte, daß er die Tracenfrage als endgültig beendet sehe, und man auf Grund dieser Vereinbarung die Ausarbeitung des Konventionsentwurfes vornehmen werde. Irgendeine nachträgliche Änderung der Tracenführung werde er nicht annehmen [110]).

Nun konnte man zu der Ausarbeitung des Vertragsentwurfes übergehen. Diese nahm „der Natur der Sache nach" eine geraume Zeit in Anspruch. Es waren dabei Fragen zu lösen, zu denen das Einverständnis der Franzosen, der Mitbeteiligten, einzuholen war. Dabei war es der Wunsch der Franzosen, daß ihre Küstenbahn in Südanatolien, Mersin—Adana, von der Bagdadbahngesellschaft angekauft würde, weil sie unter der Konkurrenz der zu bauenden Bagdadbahn nicht lebensfähig sein würde. Die Franzosen setzten endlich diesen Wunsch durch [111]).

[108]) Ebenda, S. 422.
[109]) Siehe Gr. Pol., Bd. 17, S. 391f.
[110]) Ebenda, S. 423.
[111]) Ebenda, S. 423.

Eine definitive Festsetzung des Konventionsentwurfes konnte erst nach mehrfachen Vorberatungen bei einer am 23. April zu erwartenden Konferenz der deutschen und französischen Vertreter in Berlin besprochen werden [112]). Die weiteren Verhandlungen zwischen der Anatolischen Eisenbahngesellschaft und der Ottomanbank über die Bagdadbahn-Angelegenheit, die am 13./21. Mai stattfanden, führten zu einer völligen Einigung. Es wurde ein Vertrag abgeschlossen, der einzelne Fragen der Bagdadbahn-Konzession regelte und die Beziehungen beider Gruppen zueinander vertiefte [113]). Nach diesen glücklichen Vereinbarungen wurde dann Ende Mai 1901 der Entwurf dem Sultan eingereicht, der ihn alsbald der Militärkommission zur Begutachtung überwies [114]). Der Entwurf sah die sektionsweise Erbauung der Bahn vor. Die Franzosen wünschten den ursprünglich gedachten Konventionsentwurf insoweit zu ändern, daß die Aufbringung der für den Bau nötigen Summen nicht durch Aktien oder Obligationen, sondern durch Ausgabe von türkischen Staatstitres geschehen solle, weil die vom Staate ausgegebenen Wertpapiere beim französischen Publikum eine günstigere Aufnahme finden würden als die einer Privatgesellschaft. Die Ausgabe der Staatstitres war auch von den Türken dringend erwünscht. Da diese Tatsache den Deutschen nicht unbekannt war, nahmen sie von sich aus eine Änderung im französischen Sinne nicht vor, obwohl auch Herr von Siemens dieses System günstiger für das ganze Unternehmen fand; die raffinierten Geschäftsleute warteten vielmehr die diesbezügliche Initiative der Türken ab, um es dann als ein Zugeständnis für die Durchsetzung eigener Wünsche zu verwenden [115]).

Nach der Einreichung des Konventionsentwurfes wurden im Laufe des Sommers 1901 mehrfach zwischen der deutschen und französischen Gruppe Beratungen über die der türkischen Regierung gegenüber zu befolgende Taktik und die Art der Beteiligung anderer Nationen abgehalten. Beiderseits war man der Ansicht, daß die Türken die Erteilung der Konzession von einem durch beide Gesellschaften zu gewährenden Vorschuß abhängig machen würden. Auch brauche man eine beträchtliche Geldsumme (nach Schätzung Siemens 10 000 000 Francs) für den „landesüblichen Bakschisch". Dieser Bakschisch sei sogar schon versprochen worden [116]). Ebenfalls wurde dabei festgestellt, daß man die Einnahmen der türkischen Staatskasse durch Handelsverträge vermehren müsse, um ihr die Zahlung der Garantiesummen zu ermöglichen. Da aber die Abschließung solcher Handelsverträge, an denen in erster Linie England, Frankreich und Rußland interessiert waren, nicht in kurzer Zeit zustandegebracht werden könne, war man sich darüber einig, daß man bei Überweisung auch bescheidener Pfänder für eine gewisse Sektion der Strecke einige Opfer bringen könne, um die Erlangung der Konzession zu erleichtern [117]).

[112]) Ebenda, S. 397f.
[113]) Vgl. Gr. Pol., Bd. 17, S. 398f., nebst der Fußnote ***.
[114]) Ebenda, S. 423.
[115]) Vgl. Gr. Pol., Bd. 17, S. 398f.
[116]) Ebenda, S. 400 oben.
[117]) Bülow an Kaiser Wilhelm II, 28. September 1901, Gr. Pol., B. 17, S. 405f.

Gerade um diese Zeit kamen die Verhandlungen durch den französisch-türkischen Konflikt wegen der Quaifrage [118]), von der oben bei der Behandlung der Kueit-Frage kurz die Rede gewesen ist, ins Stocken.

Auch die Verhandlungen über die Beteiligung anderer Gruppen führten nicht zu einem endgültigen Abschluß [119]).

In Konstantinopel hatte die Militärkommission, die den Entwurf auf Befehl des Sultans zu prüfen hatte, ihre Begutachtung abgegeben, die etwa lautete: Die verlangten Garantien seien viel zu hoch. Wenn der Staat so große Lasten übernehmen müsse, so sei die Linie Ankara - Bagdad vorzuziehen [120]).

Nachdem diese Begutachtung und der Entwurf einige Monate im Palais geruht hatten, rief Seine Majestät Mitte September Herrn Dr. Zander zu sich und ließ ihm durch seinen ersten Sekretär Tahsin Bey sagen, daß er die möglichst baldige Ausführung des Werkes wünsche. Es sei sein „Herzenswunsch", daß die Gesellschaft auch eine Verbindungslinie mit der Hedjasbahn herstelle, welche die Fahrt von Konstantinopel nach Mekka ermöglichen solle.

Wir müssen hier nicht außer Acht lassen, daß der Sultan sich in dieser Zeit mit ungeheurer Zähigkeit und Lebhaftigkeit mit der Hedjasbahn beschäftigte [121]). Es ist die Zeit, wo dem Sultan der panislamitische Gedanke nahegelegt wurde. Er will durch die Schaffung eines solchen großen religiösen Werkes von der mohammedanischen Welt als frommer Kalif gefeiert werden. Diese Hedjasbahn ist schließlich unter ungeheuren Opfern von Menschen und Material hergestellt worden. Sie erfüllte jedoch nicht die Erwartungen.

Seine Majestät, sagte Tahsin Bey weiter, sei nun bereit, die endgültige Konzession der Gesellschaft zu gewähren, jedoch unter den folgenden Bedingungen: 1. Eine Herabsetzung der verlangten kilometrischen Garantiesumme. 2. Die Garantien sollten ausschließlich den durch Handelsverträge, Unifikation der Staatsschulden und dergleichen neugeschaffenen Mehreinnahmen entnommen werden. 3. Die Gesellschaft solle es dem türkischen Staat möglich machen, bis zur Beschaffung jener Mehreinnahmen sich „über Wasser halten" zu können [122]).

Der Sultan will also die Konzession von einem Vorschuß abhängig machen, wie man es vermutet hatte. Dr. Zander glaubte, daß der Sultan zurzeit weniger Wert auf die Bagdadbahn legte als auf das Zustandekommen dieser Anleihe. Zander vermutete, daß der Sultan von einem Franzosen zu diesem Schritt veranlaßt worden sei, um die französisch syrischen Bahnen von finanziellen Schwierigkeiten zu retten. Ob und wie weit diese Vermutung des Generaldirektors der Tatsache entspricht, wissen wir mangels türkischer Quellen nicht. Am 8. Okto-

[118]) Vgl. über diesen Konflikt, wobei die Franzosen die türkische Insel Midilli besetzten, Gr. Pol., Bd. 18, Kap. CXX.
[119]) Gr. Pol., Bd. 17, S. 406.
[120]) Wangenheim an das Auswärtige Amt, 17. Sept. 1901, ebenda, S. 406.
[121]) Vgl. über diese Bahn bei H. Rhode, Deutschland in Vorderasien, S. 16ff.
[122]) Vgl. Gr. Pol., Bd. 17, S. 407.

ber kam der Sultan auf die Frage der Schienenführung zurück [123]). Dies dürfte durch die Begutachtung der Kommission, die den Entwurf mit seinen gegenwärtigen Bedingungen als unannehmbar bezeichnete, veranlaßt worden sein. Marschall lehnte jede Diskussion über die Trace mit Entschiedenheit ab, da sie seinerzeit vom Sultan akzeptiert und damit die Frage erledigt worden sei. Ein paar Tage später sagte Abdulhamid dem Botschafter, es sei ein durch das Versehen der Militärs verursachtes „bedauerliches Mißverständnis" gewesen. Er habe gar nicht gewußt, daß die Trace schon festgelegt worden war, weil das diesbezügliche Mazbata seinerzeit nicht zu seiner Kenntnis gelangt sei.

Hierbei ist sicher kein Mißverständnis oder ein Irrtum vorgekommen. Es ist vielmehr mit Höchstwahrscheinlichkeit anzunehmen, daß Seine Majestät unter dem Einfluß seiner Berater die Frage noch einmal zur Diskussion stellen wollte, um eine Herabsetzung der von der Gesellschaft geforderten kilometrischen Garantien zu erwirken. Nachdem aber die deutschen Vertreter jede weitere Verhandlung über diese Frage zurückwiesen, suchte er, wie auch Marschall glaubte, den Vorfall irgendwie zu verschleiern.

Von nun an tritt Marschall in der Bagdadbahnfrage in den Hintergrund und überläßt die Verhandlungen mit dem Sultan den Vertretern der Gesellschaft. Es schien ihm nicht mehr nötig zu sein, den Sultan weiter zu drängen. Denn diesem war von verschiedener Seite der Gedanke nahegelegt worden, daß die beabsichtigte große Finanzoperation erst dann verwirklicht werden könne, wenn durch den Abschluß der Bagdadbahn-Konvention die europäischen Kapitalisten ein Interesse an diesen Finanzreformen gewännen. Erst dann sei die Unifikation, beziehungsweise Konversion der türkischen Staatsschulden sowie Handelsverträge mit den europäischen Staaten zu erreichen, welche die Einnahmen des türkischen Staates vermehren sollten [124]).

Diese Vorstellungen hatten auf die schwebenden Verhandlungen sehr heilsam gewirkt. Mitte Oktober wurden sie mit verstärktem Eifer wieder aufgenommen, und soweit geführt, daß der definitive Abschluß nahegerückt zu sein schien. Sie mußten jedoch für eine kurze Zeit eine Unterbrechung erfahren, da am 23. Oktober 1901 Georg von Siemens starb [125]) und Dr. Zander zu seinem Begräbnis nach Deutschland fahren mußte. Georg von Siemens hatte seine letzten Jahre der Bagdadbahn gewidmet. Sie sollte das Schlußstück in seiner Lebensarbeit sein. Von vornherein war er der treibende Faktor in dieser Angelegenheit. Er ging zwar höchst vorsichtig vor, um kein Abenteuer erleben zu müssen, aber zugleich mit ungeheurer Energie und Zähigkeit und ließ sich durch die dunklen Stunden, wo sein Werk zusammenzubrechen schien, nicht entmutigen. Seine Persönlichkeit genoß nicht nur das Vertrauen der deutschen politischen „und Finanzkreise", sondern auch das der ganzen Welt. So fand seine Leistung auch die höchste Anerkennung des Auswärtigen

[123]) Gr. Pol., Bd. 17, S. 423.
[124]) Ebenda, S. 423f.
[125]) Siehe Helfferich, III, S. 132.

Amtes; Mühlberg schrieb am 14. April 1900 über ihn: „Das Kunststück (die Bagdadbahn) würde uns bei keinem anderen als bei ihm geglückt sein“ [126]). Leider hat er den Abschluß seines Werkes nicht erlebt. Sein Hinscheiden war nicht nur ein schwerer Verlust für die Deutsche Bank und die Bagdadbahn, sondern auch für die deutsche Politik.

Während der Abwesenheit des Generaldirektors Dr. Zander wurde der Sultan ungeduldig und wünschte, daß jener möglichst bald zurückkomme. Nachdem dies geschehen war, „begann die türkische Staatsmaschinerie, die sonst sehr langsam oder gar nicht geht, plötzlich mit einer geradezu ängstlichen Schnelligkeit zu arbeiten“. Zwei Wochen lang wurden täglich 6—8stündige Sitzungen im Bautenministerium abgehalten, die zu einem Einverständnis zwischen dem Bautenministerium und der Gesellschaft führten [127]). Es waren noch drei Punkte, über die man nicht einig werden konnte.

1. Die Gesellschaft verlangte die Gewährung von gewissen Mitteln, die zur Verstärkung ihrer alten Linie dienen sollten. Die Türken waren zwar damit im Prinzip einverstanden, sie wollten aber nicht in barer Zahlung erfüllen, sondern in einer mehr versteckten Form.

2. Die Frage der „déchéance“ (Verlust des Konzessionsrechtes). Über diesen Streitpunkt wünschte der Sultan, daß bei den freundschaftlichen Beziehungen zwischen Deutschland und der Türkei „eine déchéance“ überhaupt nicht erklärt werde.

3. Die Frage der Garantiehöhe. Die Gesellschaft forderte eine Garantie von 17 000 Francs pro Kilometer. Davon waren 4 500 Francs für Betrieb und 12 500 Francs für Verzinsung des Kapitals gedacht. Zihni Pascha behielt die Entscheidung über diesen letzteren Streitpunkt dem Sultan vor. Dr. Zander war jedoch geneigt, noch eine Ermäßigung von 500 Francs zu gewähren [128]).

Bei diesen Verhandlungen umging man den bedenklichsten Punkt, die schon als Hilfsbasis für den Bahnbau unentbehrliche Zweigbahn nach dem Golf von Alexandrette, in „recht geschickter Weise“, indem man der türkischen Regierung das Recht zugestand, die Entfernung dieser Bahn zu verlangen nach Ausführung aller Arbeiten, „qui font l' objet de la présente convention“. Da alle diese Arbeiten nur in einer langen Zeit fertig gestellt werden konnten, hoffte man deutscherseits, daß die Angst Seiner Majestät vor den Armeniern, die sich angeblich auf Cypern zu einer Invasion vorbereiteten, bis dahin schwinden und dann die türkische Regierung von ihrem Recht keinen Gebrauch machen würde [129]).

Die Kueitfrage wurde bei den Besprechungen ganz weggelassen. Man vermied es, in den vereinbarten Konventionsentwurf das Wort „Kueit“ aufzunehmen. Artikel 1 bestimmte den Bau einer Bahn von

[126]) Helfferich, III, S. 114.
[127]) Vgl. Gr. Pol., Bd. 17, S. 424f.
[128]) Siehe ebenda, S. 410.
[129]) Ebenda, S. 424.

Sobeir nach dem nördlich von Kueit gelegenen Kosima. Artikel 23 gewährte der Gesellschaft das Recht zur Errichtung der Häfen in Bagdad, Basra und Kosima [130]).

Nachdem die Verhandlungen soweit fortgeschritten waren, kam gegen Mitte Dezember der Ramazan, der Fastenmonat der Mohammedaner, und dadurch trat ein Aufschub der Angelegenheit ein. Abgesehen davon, daß in diesem heiligen Monat damals in den Regierungsgeschäften sehr wenig geleistet wurde, war der Sultan mit den Vorbereitungen für seine Fahrt nach Istanbul am 15. des Ramazans, wo er traditionsgemäß den Mantel des Propheten zu küssen hatte, so beschäftigt, daß er kaum Zeit hatte, an die Bagdadbahn zu denken. Er ließ Herrn von Marschall mitteilen, daß er nach dem 15. Ramazan die noch bestehenden Streitpunkte mit ihm lösen wolle.

Marschall war der Ansicht, daß es sich bei den kommenden Verhandlungen hauptsächlich um die Garantiehöhe handeln werde, über die man nur mit geringen Zugeständnissen deutscherseits einig werden könne. Seiner Meinung nach dürfe man in dieser Sachlage „den Sultan nicht drängen". Man müsse aber den Wunsch des hohen Herrn, die Frage zu finalisieren, auch nicht dilatorisch behandeln, da eine solche Haltung der Gesellschaft ihn mit „politischem Mißtrauen erfüllen" könne. Bülow schloß sich ebenfalls dieser Meinung des Botschafters an [131]).

In der Tat kam der Sultan bald nach dem 15. Ramazan auf diese Frage zurück. Durch Marschalls Vorschläge in einem Memorandum, das er dem Sultan zustellte, wurden die schwebenden drei Fragen auch gelöst. Bald darauf wurde der Großvesir mit der Erledigung der Sache beauftragt.

Mitten im Ramazan, wo kein Mensch Geduld und Kraft zu langen Beratungen einer ernsten Frage besaß, versammelte sich der Ministerrat am 8. Januar 1902 in der Pforte. Dank der Tatkraft und Energie des Großvesirs Said Pascha wurde eine Einigung erzielt. Die Abfassung des Mazbatas, das heißt des Protokolls, wurde jedoch bis nach dem Bayram-Fest verschoben, da an demselben Tage wegen des Nahens des Sonnenunterganges, wo das Fasten gebrochen wird, dazu keine Zeit mehr übrigblieb. Nach dem Bayram-Fest, welches offiziell drei Tage dauert, ging die Sache ungewöhnlich schnell vorwärts. Schon am 5. Tage nach dem Bayram veranlaßte Said Pascha die Abfassung des Mazbatas und schickte es gleich am selben Tage nach dem Palais, wo dann am nächsten Tag, 16. Januar, 6. Schavval, das kaiserliche Irade erfolgte [132]). Marschall, dem dies vom Bautenministerium zur Kenntnis gegeben wurde, hielt eine solche rasche Entscheidung für ausgeschlossen und glaubte daran nicht.

Er nahm vielmehr an, daß zwischen dem Mazbata und dem Irade erfahrungsgemäß eine geraume Zeit vergehen würde. Einst hatte diese Zwischenzeit in der Frage der serbischen Konsularkonvention nahezu

[130]) Ebenda, S. 410.
[131]) Ebenda, S. 411 oben.
[132]) Vgl. ebenda, S. 425f.

elf Jahre betragen [133]). Das war allerdings der höchste „Record". Solange würde es wohl mit dieser Frage nicht dauern. Der Botschafter glaubte eher, daß die Erwirkung des Irades noch einer „Pression" auf den Sultan bedürfen würde. Daher sein Staunen, als ihn der Sultan am nächsten Tag nach dem Selamlik empfing und ihm mitteilte, daß er das Mazbata des Ministerrates genehmigt und das Irade bereits der Pforte übermittelt habe. Erst dann konnte der Botschafter diese erfreuliche Nachricht telegraphisch nach Berlin melden [134]).

Fragen wir uns, warum die Sache so rasch beendigt wurde, so dürfen wir dabei nur Vermutungen aussprechen, da es uns an diesbezüglichen direkten Quellen fehlt. Es ist anzunehmen, daß dies auf ausdrücklichen Befehl Seiner Majestät geschah, dem aus zwei schon oben berührten Gründen an der möglichst baldigen Erledigung der Bagdadbahn-Angelegenheit sehr viel lag. 1. Wegen der notwendigen Finanzreform durch Unifikation der türkischen Staatsschulden und durch Handelsverträge, welche erst nach der Schaffung eines „greifbaren Interesses" für die europäische Finanzwelt durch die Bagdadbahn ermöglicht werden konnte. 2. Wegen der geplanten Hedjasbahn, die durch die Verwirklichung der Bagdadbahn die Verbindung mit Konstantinopel, dem Sitz des Kalifen, gewinnen würde.

Dies ungewöhnliche Tempo der türkischen Staatsmaschinerie in dieser Frage ist ohne Zweifel dem neuen Großvesir Said Pascha zu verdanken, der sowohl beim Sultan [135]), als auch deutscherseits [136]) die höchste Anerkennung fand.

Mit diesem Irade erhielt die Anatolische Eisenbahngesellschaft die definitive Konzession für den Bau und Betrieb einer großen Linie von Konya über Karaman, Eregli, Adana, Hamidiye, Kilis, Tell Habesch, Nesibin, Musul, Tekrit, Sadiye, Bagdad, Kerbela, Nedjef, Sobeir, Basra mit den Zweiglinien von einem geeigneten Punkte der Hauptlinie nach Kastabol, von Tell Habesch nach Haleppo, von der Hauptlinie nach Urfa, von Sadije nach Hanikin an der persischen Grenze und von Basra nach einem später zu vereinbarenden Orte am Persischen Golf unwiderruflich auf 99 Jahre. Die Gesamtlänge dieses Bahnnetzes betrug 2467 km. Außerdem wurden der Gesellschaft Vorzugsrechte für die Herstellung einer Reihe von Nebenlinien konzediert: zum Beispiel Diyari—Bekir, Harput, Marasch, Birecdjik, Mardin und noch einige andere Städte und Orte Kleinasiens sollten von der Gesellschaft mit der Hauptlinie verbunden werden. Ferner erhielt sie das Recht der Errichtung der Häfen von Kastabol, Bagdad und am Endpunkt der Bahn am Persischen Meer, außerdem einer Dampferlinie von Sirkeci nach Haydar Pascha, die die Kommunikation zwischen den Orientalischen Bahnen und dem Anatolischen Bahnnetze herstellen sollte.

Die türkische Regierung verpflichtete sich zu einer jährlichen Garantie von 16 500 Francs pro Kilometer. Der Bau sollte innerhalb

[133]) Vgl. ebenda, S. 426.
[134]) Siehe ebenda, S. 411, Nr. 5240.
[135]) Vgl. Gr. Pol., Bd. 17, S. 412, Nr. 5241.
[136]) Ebenda, S. 414 oben und S. 425 unten.

von acht Jahren beendet werden. Die Baupflicht sollte jedoch erst mit der Überweisung der nötigen Garantien — ganz oder teilweise — von türkischer Seite eintreten [137]).

Ein Blick auf die Landkarte genügt, um zu verstehen, was diese Konzession bedeutete. Die Tragweite der Konzession ist ungeheuer groß. Fast das ganze Eisenbahnwesen des Landes, soweit es Kleinasien und Mesopotamien betraf, wurde einer fremden Gesellschaft übertragen. Die Deutschen waren nun „beati possidentes" der Konzession eines großen und vielseitigen Unternehmens, dessen Ausführung nicht nur einen reichen Gewinn für die Unternehmer selbst bringen, sondern auch der wirtschaftlichen und politischen Stärkung der Türkei dienen würde. Es war Herrn von Siemens zu verdanken, daß schließlich die Anatolische Eisenbahngesellschaft die alleinige Besitzerin der Konzession wurde. Von verschiedenen Seiten, besonders von französischer, hatte man sich eifrigst bemüht, sie für ein rein internationales Syndikat zu erwerben, was an Siemens' unüberwindlichem Widerstand scheiterte. Dieser Widerstand entsprach auch dem ausdrücklichen Wunsch des Sultans. Der mißtrauische Abdulhamid, der wußte, daß ein großes Kapital für dieses Werk erforderlich war, erhob zwar keine Einwände gegen die Heranziehung außerdeutschen Kapitals, aber nur unter der Bedingung, daß die deutsche Gesellschaft die absolute Führung behielt [138]).

Die Verkündung des kaiserlichen Irades verursachte in Konstantinopel bei den Vertretern der andern Nationen „eine allgemeine Überraschung". Die Deutschen freuten sich verständlicherweise über diesen Erfolg, während bei den andern Nationen ein „gewisser Neid" die Stimmung trübte. Selbst die Franzosen als die an dem Unternehmen Beteiligten, waren darüber verstimmt, daß die französische Vertretung „den Deutschen den äußeren Erfolg gelassen" habe [139]).

Was die Haltung der anderen Botschafter in Konstantinopel während den Verhandlungen betrifft, so ist die von Constans, dem französischen Botschafter, eine durchaus loyale. Er überließ die Führung der Verhandlungen seinem deutschen Kollegen, welcher ihn dann fortlaufend „über den Stand der Verhandlungen" unterrichtete. Die Haltung des englischen Botschafters ist eine schwankende. Er habe nicht recht gewußt, schrieb Marschall nach Berlin, „sur quel pied danser". Herrn von Marschall gegenüber sprach er „im allgemeinen freundlich", seinen andern Kollegen gegenüber aber nicht, weil eine Beteiligung Englands an dem Unternehmen wegen der südafrikanischen Kämpfe vorläufig unmöglich sei.

Ebenso ist von Herrn Sinowiew kein auch im geringsten die Verhandlungen störender Schritt gemacht worden. Darin glaubte Marschall mit Gewißheit erkennen zu können, daß „das offizielle Rußland sich mit dem Bau der Bagdadbahn abgefunden" habe. Im Grunde sei ihm zwar die Erbauung der Bahn unangenehm; es seien aber dem

[137]) Vgl. Gr. Pol., Bd. 17. S. 412f.
[138]) Vgl. ebenda, S. 413.
[139]) Siehe ebenda, S. 426 unten.

Petersburger Kabinett durch den Ostanatolischen Vertrag, der russischerseits als eine Kompensation für die den Deutschen übertragene Bagdadbahn aufgefaßt worden sei, in gewisser Hinsicht die Hände gebunden. In der Tat hatte der russische Botschafter im Auftrage seiner Regierung sowohl dem Sultan, als auch Marschall erklärt, daß Rußland „keine Bedenken" gegen die Bagdadbahn habe, wenn die Türkei ihre Kriegsschulden pünktlich zahle [140]).

Interessant ist es noch zu beobachten, mit welcher Ungeduld der deutsche Kaiser die Konstantinopolitaner Verhandlungen verfolgte. Seine Ungeduld kommt mehrfach in den Randbemerkungen zu den Berichten und Telegrammen von den Konstantinopeler Verhandlungen zum Ausdruck [141]). Als Marschall die Verkündung des definitiven Irades meldete, konnte er sich des Ausrufes nicht erwehren: „Na endlich! Bravo!" [142]). Marschall fand bei ihm die höchste Anerkennung für seine Verdienste. An den Rand des langen Berichtes, in dem Marschall den Gang der ganzen Angelegenheit in einer eindrucksvollen Weise rekapitulierend schildert, schrieb Seine Majestät nach nicht weniger als 12 Randbemerkungen, bei denen seine Begeisterung in den Worten: „bravo, gut, richtig, mit Recht" und dergleichen sich widerspiegelt: „Ganz hervorragend geschrieben. Eine Musterleistung eines Berichtes. Marschall danken und von mir gratulieren zum Erfolg und zur geschickten Behandlung" [143]).

Diese Haltung des Kaisers ist für uns nichts Überraschendes, da uns sein lebhaftes Interesse für die Verwirklichung der Bagdadbahn bekannt ist. Das ist derselbe Wilhelm II., den wir aus seiner Damaskusrede kennen, in der er den 300 000 000 Mohammedanern seine Hilfe verspricht. Er glaubt nämlich, wie viele seiner chauvinistischen Untertanen, daß die Länder südlich vom Taurusgebirge das Reich seien, wo „Milch und Honig fließt" [144]).

Hier sei es gestattet, die Frage zu beantworten, warum gerade die Deutschen allein eine so bedeutende Konzession erhielten und nicht etwa eine andere Nation oder ein internationales Syndikat? Hiermit kommen wir zu einem wesentlichen Punkt dieser Arbeit.

Zunächst muß versucht werden, die Stellung des Sultans, der ohne Zweifel der entscheidende Faktor in allen Sachen war, zu dem Deutschen Reiche als solchem zu charakterisieren. Abdulhamid II. scheint den Berliner Kongreß, der, dank Bismarcks autoritärer Persönlichkeit und seines Auftretens als „ehrlicher Makler", die demütigenden Bestimmungen des Diktates von Ayastafanos wenigstens um eine Stufe milderte, nicht vergessen zu haben. Diese Tatsache ist aus seiner Haltung gegenüber

[140]) Vgl. ebenda, S. 415ff. und 427.
[141]) Vgl. Gr. Pol., Bd. 17, S. 385, 407, Randbemerkung Nr. 2, und S. 411, Nr. 2.
[142]) Ebenda, S. 411 unten.
[143]) Ebenda, S. 428.
[144]) Vgl. Alfred Lansburg, Die Bagdadbahn, in „Morgen", Wochenschrift für deutsche Kultur, Nr. 26, 1907. In diesem Aufsatz wird die Bagdadbahn höchst unrentabel und verderblich für das deutsche Kapital bezeichnet.

Deutschland in den späteren Jahren zu entnehmen. Als Kaiser Wilhelm I. starb, empfing Abdulhamid den deutschen Vertreter Radowitz in einer bis jetzt noch nie geschehenen Weise, um seine Teilnahme an der großen Trauer des deutschen Volkes zum Ausdruck zu bringen: Seine Majestät war ganz schwarz gekleidet und trug schwarze Handschuhe. Dies war das „äußere Zeichen seines Mitempfindens" — eine Demonstration, die er niemals vorher gemacht hatte und die von seiner Umgebung ganz besonders hervorgehoben wurde. „Der Sultan war," schreibt Radowitz weiter, „sichtlich bewegt, als er bat, der neue Kaiser möge ihm seine Freundschaft zuwenden, so wie es sein g r o ß e r V o r g ä n g e r getan habe: er habe sich immer wohl dabei befunden, wenn er den Rat Deutschlands befolgt habe, und es sei sein fester Entschluß, dabei zu verharren" [145]). Wir müssen uns vergegenwärtigen, daß der Sultan ein absoluter Monarch war und das republikanische Frankreich sowie das liberale England, wo seine Gegner und Feinde, Jungtürken und Armenier, freies Feld für ihr zügelloses Wühlen fanden, haßte, wohingegen Deutschland ein monarchistischer Staat war, mit dem er am besten sympathisieren konnte. Er hatte verschiedene Sachverständige aus Deutschland für die Reorganisation der Finanzen und der Armee kommen lassen (z. B. die Militärkommission unter v. d. Goltz 1884).

Die wohlwollende Haltung des Deutschen Reiches während der armenischen Wirren, des türkisch-griechischen Krieges, die wir im III. Kapitel im einzelnen verfolgt haben, und in den anderen orientalischen Angelegenheiten wie in der mazedonischen Frage und dergleichen bestärkten den Sultan in seiner Überzeugung, daß Deutschland die einzige Macht war, die es mit ihm gut meinte. Die Zeremonien und der äußere Glanz, die bei den beiden Besuchen des Kaisers in Konstantinopel stattfanden, trugen hierzu nicht unwesentlich bei. Es war der deutsche Kaiser, der die jungtürkische Agitation in seinem Lande verbot; die Jungtürken versuchten in einem offenen Brief an den Kaiser, ihm klar zu machen, daß sie keine Anarchisten, sondern treue Patrioten wären. Der „Osmanli" bat Wilhelm II., dessen zweite Orientreise unmittelbar bevorstand, in Konstantinopel bei Abdulhamid zu intervenieren, daß sein abgesetzter Vorgänger, Murad V., welcher in Gefangenschaft saß, eine gewisse, mit seiner Würde zu vereinbarende Freiheit erhalte [146]).

Wilhelm II. schenkte aber derartigen Gesuchen der Feinde seines „Freundes", des Sultans, kein Gehör. Und all dies war dem türkischen Herrscher wohlbekannt. Fast in jeder größeren Bedrängnis wandte er sich an den deutschen Kaiser und seine Regierung mit der Bitte um Hilfe, freilich meistens ohne Erfolg. Es war wiederum das Deutsche Reich, das als erster europäischer Staat den ersten Schritt gemacht hatte, die Türkei, ungeachtet der Kapitulation, zeitgemäß zu behandeln: 1890 schloß Deutschland mit der Türkei einen Freundschafts-, Handels- und Schiffahrtsvertrag ab, wodurch das durch Kapitulationen festgesetzte Zollsystem eine Änderung erfahren sollte. Das System der einheitlichen

[145]) Radowitz, Bd II, S. 283.
[146]) Osmanli, die Ausgabe vom 1. Dezember 1898.

Wertzölle sollte durch das nach Gewicht und Stückzahl festzusetzende spezifische Zollsystem ersetzt werden. Dieser Vertrag geschah in der Hauptsache im Sinne der türkischen Finanzreform. Er sollte erst dann in Kraft treten, wenn sich andere Mächte auch damit einverstanden erklärt hätten. Dies geschah aber nicht. England und Italien protestierten sofort dagegen. Da die Verhandlungen der türkischen Regierung mit den anderen, die Kapitulationen besitzenden Staaten in den folgenden Jahren kein positives Ergebnis brachten, blieb dieser deutsch-türkische Vertrag nur „ein Stück Papier" [147]). Trotzdem war und blieb er ein wertvolles Dokument dafür, daß deutscherseits für die Förderung der beiderseitigen Interessen guter Wille vorhanden war.

Die Tatsache, daß die Deutschen ihre Unternehmungen musterhaft und pünktlich ausführten, stand ihm auch vor Augen. Die Eskischehir—Konya-Bahn war einige Wochen vor dem Ablauf der vorgesehenen Bauzeit dem Verkehr übergeben worden (20. Juli 1896) [148]). Die Anatolische Bahn hatte ihre Leistungsfähigkeit auch im kritischen Moment bei der Mobilmachung der türkischen Armee im türkisch-griechischen Kriege erwiesen [149]). Die deutschen Bahnen waren zwar ziemlich teuer und verlangten viel Opfer vom Staat. Sie waren aber dagegen korrekt ausgeführt, stabil, leistungsfähig und zuverlässig.

Die Franzosen, die zur Reorganisation des Reiches seit Jahren zur Hilfe gezogen wurden, hatten eine schlechte Erinnerung hinterlassen. Schon Friedrich der Große hatte sie 1774 für untauglich bezeichnet [150]). Die französischen Institutionen in der Türkei, an der Spitze die Ottomanbank, betrachteten die Türkei als ein ausgesprochenes Ausbeutungsobjekt. Ein Blick in die Geschichte der Ottomanbank beweist uns dieses.

Ebenso verfolgten die Engländer nur eigennützige Ziele. Ihre Bestrebungen zielten darauf ab, daß der kürzeste Weg nach Indien in ihren Händen blieb. Sowohl die französischen als auch die englischen Bahnen in der Türkei entsprachen weder dem politischen noch dem wirtschaftlichen Interesse des Landes, weil sie weder die Verbindung der Hauptstadt mit den strategisch wichtigsten Provinzen herstellten (zentrifugal), noch die wohlhabendsten und aussichtsreichsten Gebiete erschlossen. Dagegen waren die deutschen Bahnen in beider Hinsicht zweckmäßig hergestellt. Sie waren erstens zentripetal und zweitens förderten sie die wirtschaftliche Entwicklung des Landes mindestens mehr als die Bahnen der anderen.

Es war noch Rußland, das wegen seiner Staatsform dem Sultan sympathisch hätte sein können, was auch zeitweise hervortrat, als die

[147]) Vgl. K. Helfferich, Georg von Siemens, III, S. 55ff.

[148]) Vgl. K. Helfferich, Georg von Siemens, III, S. 74.

[149]) Was Archangelos Gavriel in seinem Buche über das Verfahren der Verwaltung der Anatolischen Eisenbahngesellschaft berichtet, mag in einzelnen Fällen der Tatsache entsprechen. Im allgemeinen ist es aber eine Hetzschrift, welche nur die Schattenseiten zum mindesten in übertriebener Form schildert.

[150]) Als der große König an seinen Gesandten in Konstantinopel über die Notwendigkeit der Reformen in der Türkei schrieb, sagte er: Die Franzosen, die zu diesem Zwecke in der Türkei verwendet werden (nach Diez etwa 300 Personen), seien „Lumpen". Friedrich an Diez, 21. November 1884.

Engländer von Ägypten praktisch Besitz ergriffen. Dies war aber angesichts der russischen Ambitionen in der Türkei ganz unmöglich. Es blieb also allein Deutschland übrig, das an der Türkei nur indirekt interessiert war und allem Anschein nach keine politischen Ziele hier verfolgte, sondern nur wirtschaftliche. Der Sultan hatte ein großes Vertrauen sowohl zu dem deutschen Kapital als auch zur deutschen Politik. Die Mission Marschalls, der sich nicht scheute, seinen Kollegen gegenüber auf den Tisch zu schlagen, wenn es sich um die Existenz der Türkei handelte [151]), hat dazu wesentlich beigetragen. Die deutschen Botschafter konnten immer wieder von der Versicherung des Sultans nach Berlin melden, daß die Deutschen bei ihm ein großes Vertrauen genössen. So auch zuletzt anläßlich des Abschlusses der Bagdadbahnkonvention, am 17. Januar 1902. Als der Sultan Marschall bat, die erfreuliche Nachricht der Konzessionserteilung dem Kaiser mitzuteilen, sagte der Botschafter, nachdem er sich dazu bereit erklärt hatte: „Die Deutschen werden nach besten Kräften dahin streben, diesem Vertrauen Ehre zu machen und das große Werk in einer des Sultans würdigen Weise auszuführen." Darauf erwiderte Seine Majestät: „Er habe ein ruhiges Gewissen, da er die Konzession einer deutschen Gesellschaft übertragen habe, die ihm Beweise ihrer Fähigkeit und Ehrlichkeit gegeben. Wenn er die Konzession irgendeiner andern Nation erteilt hätte, so würde sein Gewissen nicht ruhig sein" [152]).

Dieses „ruhige Gewissen" bei der Erteilung der Bagdadbahnkonzession an eine „deutsche Gesellschaft" ist aus den bisher ausgeführten Motiven zu erklären.

Das Bagdadbahnproblem ist nach 1900 ein doppelseitiges. Die bisher geschilderten Verhandlungen und Kämpfe in Konstantinopel sind keineswegs das Ganze. Eine zweite Seite der Frage bilden die sehr schweren Verhandlungen, welche zwischen den europäischen Kabinetten und Kapitalisten stattgefunden haben. Es gilt hier nun, nachdem die Vorgänge in Konstantinopel behandelt worden sind, diese für die Große Politik noch wichtigere zweite Seite des Bagdadbahnproblems zu betrachten.

Im Mittelpunkt dieser Verhandlungen stehen die Deutschen, denen es darauf ankommt, die Bahn im wesentlichen als ein deutsches Unternehmen bis zum Persischen Golf zu führen.

Das Ergebnis der Studienkommission, die im März 1900 zurückkehrte, war es, daß der Bau einer so langen Linie von rund 2500 km

[151]) Z. B. in der mazedonischen Reformfrage, siehe Erich Lindow, S. 76ff. und in den andern Fragen noch später, daselbst a. a. O.
[152]) Gr. Pol., Bd. 17, S. 412, Nr. 5241.

sehr große finanzielle und materielle Aufwände erforderte [153]). Die Finanzierung des Unternehmens war ein schwer zu lösendes Problem. Die Baukosten wurden etwa auf 550 Millionen Francs geschätzt. Dafür waren $1^1/_4$ Millionen Ltq. jährlich als Garantie erforderlich [154]). Das deutsche Kapital allein war nicht imstande, eine solch große Summe aufzubringen. Es bedurfte daher fremder Beteiligung, die nicht leicht zu erreichen war. Die Schwierigkeiten, die hierdurch entstanden, und die Verhandlungen über diese Frage füllen nicht nur die folgenden drei Jahre, sondern den ganzen Zeitraum bis an die Schwelle des großen Krieges aus.

Noch weniger erwiesen aber die türkischen Finanzen die Fähigkeit zu einer Garantieleistung von jährlich $1^1/_4$ Millionen Ltq. Wollte man also den Bau wirklich ausführen, so mußte man einerseits fremde Hilfe suchen, andererseits aber die türkischen Finanzen in den Stand setzen, die Garantieleistung zu erfüllen. Diese beiden Probleme sind miteinander eng verknüpft, und die Verhandlungen der Interessenten tragen gleichzeitig einen finanziellen und einen politischen Charakter.

Die Mitwirkung der Preußischen Seehandlung war als eine moralische Unterstützung gedacht. Ihre mühsam erreichte, geringfügige Verpflichtung, von der wir oben hörten, konnte in materieller Hinsicht nichts versprechen. Wir sahen ferner, daß die erbetene materielle Beteiligung sowohl der Seehandlung als auch der Reichsbank abgelehnt wurde.

Um die türkischen Finanzen für die Garantien leistungsfähig zu machen, dachte man an eine Unifikation der türkischen Staatschulden und die Erhöhung der bestehenden Zolltarife [155]). Unter den türkischen

[153]) Bagdadbahnprojekt, Bericht der von der Anatolischen Eisenbahngesellschaft im September 1899 ausgesandten Studienexpedition, als Manuskript gedruckt, Berlin 1900. Dieser Bericht zerfällt in zwei Teile, 1. in einen kommerziellen, 2. in einen technischen. Ferner ist er mit einem sehr interessanten Vorwort eingeleitet, das die Bedeutung der Bagdadbahn als eines Weltverkehrsweges und Kulturwerkes eingehend behandelt.

[154]) Helfferich, Georg von Siemens, Bd. III, S. 114.

[155]) Durch das vom Muharrem-Dekret 1882 geschaffene Tilgungssystem der türkischen Staatsschulden wurden die dem Verwaltungsrat überwiesenen Bürgschaften als ein untrennbares Ganzes bestimmt. Das heißt, diese Summen wurden für den Staat nicht allmählich frei, sondern sie sollten in ihrer Gesamtheit erst dann dem Staate zur Verfügung gestellt werden, wenn die letzte von der Dette Publique verwaltete Schuldobligation eingelöst worden sei. Die ständige Zunahme der Einkünfte der Dette Publique ließen voraussehen, daß die Staatsschulden einige Jahre vor der vorgesehenen Frist getilgt werden würden. Auf der andern Seite war das türkische Finanzministerium (Maliye) in Bedrängnis. Es fand keine Garantien für eine neue Anleihe. Durch eine Änderung des Amortisationssystems der türkischen Staatsschulden konnte man zwischen den beiden Finanzinstituten eine Kombination schaffen, welche dem Finanzministerium für eine neue Anleihe Garantien gewähren würde. Sie konnte durch eine Vereinheitlichung verschiedener Gattungen von Obligationen geschehen. Es sollte eine bestimmte Summe von den laufenden Einnahmen der Dette Publique für die Verzinsung und Tilgung der Staatsschulden festgelegt und der Rest dem Staat übertragen werden. Eine solche Operation war im Interesse beider Seiten: Der Staat würde seinen Einfluß auf die Einnahmequellen der Dette Publique ausüben, welche dadurch sicher eine große Vermehrung erfahren würde, dagegen würde die Dette Publique dem Finanzministerium Bürgschaften für eine neue Anleihe etwa

Staatsgläubigern hatte Frankreich eine gewaltige Stellung, welche die Notwendigkeit erwies, die Verhandlungen über die Unifikation in erster Linie in Paris zu führen [156]). Bei diesen Verhandlungen aber kam man in Paris nicht vorwärts [157]).

Dagegen war England derjenige Staat, der an dem türkischen Handel am meisten interessiert war. Eine Erhöhung der Zölle durch die Handelsverträge etwa nach der Art des türkisch-deutschen Handelsvertrages von 1890 war ohne Englands Zustimmung unmöglich. Diese Zustimmung konnte am besten durch das Angebot einer Beteiligung an der Bagdadbahn an die Briten erreicht werden [158]). Unmittelbar nach dem Abschluß der Vorkonzession erwartete man Herrn von Siemens zu diesem Zwecke in London [159]). Der Gedanke einer Beteiligung des englischen Kapitals wurde jetzt auch vom Auswärtigen Amte begünstigt. Dieses versicherte sogar, er sei Herrn von Siemens von ihm nahegelegt worden. „Denn wir glauben, daß mit der Beteiligung des englischen Geldmarktes einerseits das ungünstige Gefühl, die Bahn in deutschen Händen zu wissen, in London etwas paralysiert und andererseits das finanzielle Risiko auf internationale Schultern verteilt wird." Da der Sultan die englische Beteiligung nicht gern sehen werde, sei aber, sagten die Politiker dem Direktor der Deutschen Bank, „die größte Vorsicht und die möglichste Geheimhaltung seiner Bemühungen" notwendig, um Seine Majestät nicht zu verstimmen [160]). Siemens hielt jedoch die Zeit der Übernahme von diesbezüglichen Verhandlungen Anfang des Jahres 1900 für noch nicht gekommen [161]). Graf Metternich, damals noch preußischer Gesandter in Hamburg, der im Frühjahr 1900 Hatzfeldt in London vertreten hatte, bemerkte in einem Privatbrief an Bülow vom 24. Juni 1900, daß die Deutschen vorläufig die Mitwirkung des englischen Kapitals brauchten, um den Bau der Bagdadbahn „in Angriff nehmen zu können. Es ist," fuhr er fort, „das ganze Gewicht und der Kredit der Deutschen Reichsbank erforderlich, um Herrn von Siemens die nötigen Summen für das finanziell gewagte Unternehmen zu verschaffen" [162]). Bülow bemerkte dazu: „Richtig!". Wir sehen also, daß auch die maßgebenden deutschen Politiker von der Notwendigkeit der englischen Hilfe überzeugt waren.

Erst im August desselben Jahres versuchte Siemens eine Fühlungnahme mit dem Londoner Markt. Dabei überzeugte er sich jedoch, daß Verhandlungen über die Erhöhung der türkischen Zölle nicht eingeleitet werden konnten, bevor man den Engländern „ganz konkrete Vorschläge"

zum Zwecke der Eisenbahnbauten gewähren. Über eine solche Finanzoperation tauchen verschiedene Pläne auf, die man Unifizierungs- und Konversionsobjekte nennt. Vgl. hierfür ausführlich bei Charles Morawitz-Schweitzer, „Die Türkei im Spiegel ihrer Finanzen", S. 381ff.

[156]) Vgl. Helfferich, G. v. Siemens, III, S. 116f.
[157]) Ebenda, S. 119.
[158]) Vgl. Brt. Doc., deutsche Ausgabe, Bd. 2, 1, S. 283.
[159]) Eckardstein an Bülow, 22. Januar 1900, Gr. Pol., Bd. 17, S. 374 oben.
[160]) Gr. Pol., Bd. 17, S. 375. Mühlberg an Eckardstein, 2. Februar 1900.
[161]) Ebenda, S. 374.
[162]) Gr. Pol., Bd. 17, S. 10.

machen konnte, was nur nach einer Vereinbarung mit den Türken in einigen Fragen, besonders in der Tracenfrage, geschehen konnte [163]). In dem eben erwähnten, von politischem Weitblick zeugenden Brief Metternichs an Bülow fand der Verfasser eine Anlehnung Deutschlands an England nötig, wenn die Deutschen ihr Werk „in Kleinasien fortsetzen wollen". War aber ein Zusammengehen mit England überhaupt möglich?

Werfen wir an dieser Stelle einen kurzen Blick auf die deutsch-englischen Beziehungen in diesen Jahren, um den Zusammenhang unseres Problems mit der großen Politik anschaulich zu machen. Erst darnach können wir die Frage beantworten, was für eine Rolle die Bagdadbahnfrage im deutsch-englischen Bündnisproblem gespielt hat und ob diese Frage zum Scheitern der Bündnisverhandlungen von 1901 beigetragen hat.

Die ersten Bündnisverhandlungen zwischen Deutschland und England von 1898 waren zwar ergebnislos geblieben. Damit war aber die Hoffnung eines Zusammengehens beider Staaten keineswegs geschwunden. Deutscherseits hoffte man, England mit der Zeit bündnisreif zu machen. Von 1898 bis 1900 waren immerhin drei Abkommen über einzelne Kolonialfragen zwischen beiden Reichen getroffen worden, welche diese Hoffnung verstärkten: 1. Das Abkommen über die portugiesischen Kolonien vom 30. August 1898, 2. das Samoa-Abkommen vom 14. November 1899 und 3. das Jangtse-Abkommen vom 16. Oktober 1900. Die durch diese Verträge herbeigeführte Annäherung war aber nur scheinbar. In der Tat sind alle drei Abkommen keineswegs als Vorstufen einer wirklichen Allianz zwischen England und Deutschland zu betrachten. Denn das Abkommen über die portugiesischen Kolonien war durch den Windsor-Vertrag zwischen England und Portugal von 1899 praktisch wertlos gemacht. Der deutsche Erfolg in der Samoafrage war zum größten Teil dem Drucke des Burenkrieges auf das britische Empire zu verdanken. Auch der Jangtse-Vertrag erfüllte zwar die deutschen Wünsche, jedoch die englischen nicht gänzlich, was im März 1901 anläßlich der Mandschurischen Frage ganz deutlich an den Tag trat [164]). Es war also durch diese Verträge keine wirkliche Annäherung zustande gekommen, die den Weg einer künftigen Allianz zu ebnen vermocht hätte.

Immerhin schien doch der Jangtsevertrag Deutschland und England politisch näher gebracht zu haben. Diese anscheinend günstige Situation veranlaßte Herrn von Siemens, Anfang Januar 1901 nach London zu fahren, um sowohl bei den englischen Finanzkreisen, als auch bei den britischen Politikern zu sondieren, wie weit sie zu einer Mitwirkung und Unterstützung des Bagdadbahnunternehmens bereit wären [165]). Auf Aufforderung des Unterstaatssekretärs Sir Thomas Sanderson fand am 4. Januar 1901 eine Unterredung zwischen Siemens, Sanderson und

[163]) Helfferich, G. v. Siemens, III, S. 119.
[164]) Vgl. Meinecke, das englisch-deutsche Bündnisproblem, S. 171ff.
[165]) Helfferich, III, S. 119f.

dem Botschafter Sir O' Conor, der sich zur Zeit in London aufhielt, statt [166]). Im ersten Teil dieser Besprechung, der mittags abgehalten wurde, antworteten die Engländer auf die Frage Siemens', wie England, das seines Wissens neben Rußland der einzige Staat sei, welcher seine Zustimmung zu den Handelsverträgen mit der Türkei verweigere, sich zu dieser Frage stelle, ausweichend. Siemens bemerkte dabei, daß die Bahn auch ohne Handelsverträge gebaut werde, aber aus Rentabilitätsgründen nur allmählich, und deswegen technisch nicht so leistungfähig sein würde. Nach den Äußerungen O' Conors schienen die Engländer ihre Zustimmung zu der Beschaffung von Mehreinnahmen der türkischen Staatskasse von einer befriedigenden Beteiligung des englischen Kapitals abhängig zu machen. Bevor man an die Diskussion der Handelsverträge gehe, müsse ein britisches Interesse an dem Unternehmen geschaffen werden. Dies sei jedoch die persönliche Ansicht des Botschafters. Die Entscheidung müsse der englischen Regierung vorbehalten bleiben. Am Abend desselben Tages setzten Siemens und O' Conor die Besprechung fort. Siemens hatte inzwischen über die Möglichkeit einer englischen Beteiligung mit den Londoner Finanzleuten, mit Alfred und Leopold von Rothschild und mit Baron Reuter, gesprochen. Sie meinten fast übereinstimmend miteinander, daß die Frage noch einen politischen Charakter trage und keinen finanziellen und daß man nicht wisse, ob und wann das Geschäft zustande kommen werde. Deshalb seien sie nicht imstande, durch Aufbringung von 5 bis 7 Millionen Pfund und gewisse Arrangements ihre Bewegungsfreiheit zu beschränken, bevor „bestimmte Vorteile in Aussicht gestellt würden". Nach dieser Mitteilung fragte nun Siemens den Botschafter, ob er und seine Regierung mit einer gemeinschaftlichen Erklärung der Ottomanbank und der Anatolischen Eisenbahngesellschaft, daß bis zum definitiven Abschluß des Geschäftes einem leistungsfähigen englischen Syndikat der „Eintritt in die Kombination zu den Originalbedingungen" freistünde, sich begnügen würden. Der Engländer „bedauerte diese Sachlage, glaubte aber, daß eine solche Erklärung immerhin von einigem Vorteil sein könne" [167]).

Das Ergebnis der Verhandlungen war also eine Enttäuschung für die Deutschen, die jetzt große Hoffnungen auf die Engländer gesetzt hatten. Die vorhandenen Akten besagen nicht, was die englischen Politiker mit dieser Haltung tatsächlich bezweckt haben. Auch Eckardstein ist sich „darüber nicht klar" [168]). Es läßt sich jedoch eindeutig erkennen, daß englischerseits eine vorsichtige Zurückhaltung ausgeübt wird, die aus folgenden Motiven sich erklärt: Vor allem wissen wir, daß die Engländer daran fest glaubten, Deutschland werde durch kleinasiatische Unternehmungen mit Rußland in Konflikt geraten, wo dann die Deutschen auf alle Fälle genötigt sein würden, Anlehnung an England zu suchen. Metternich will sogar die Aufgabe des ursprünglichen englischen Widerstandes in der Bagdadbahnfrage teilweise auf diese englische

[166]) Aufzeichnung Siemens' über den Verlauf der Unterredung, siehe Gr. Pol., Bd. 17, S. 393ff. Eine kurze Aufzeichnung derselben bei Helfferich, III, S. 121f.
[167]) Gr. Pol., Bd. 17, S. 397.
[168]) Ebenda, S. 392.

Hoffnung zurückführen [169]). Ferner ist es sicher, daß die Aufrollung der Kueitfrage durch den russischen Kanonenbootsbesuch hierbei eine große Rolle gespielt hat [170]). Sir O' Conor schrieb an Siemens, die Engländer hätten „ihr Wohlwollen bezeigt", ohne daß sie die Verpflichtung übernommen hätten, seinen Wunsch einer englischen Zustimmung zur Änderung des türkischen Zollsystems zu erfüllen. Er sei darüber sehr befriedigt, daß Siemens den britischen Kapitalisten freien Eintritt gewährt habe. Er könne sich aber über die finanzielle Seite der Angelegenheit nicht äußern, obwohl die britische Beteiligung auch ganz nach seinem Wunsche sei. „Ich finde, es wäre schade, hiermit Halt zu machen und in anderen Richtungen nicht das zu tun, was wir können, um eine internationale Abmachung zustandezubringen" [171]). Wir sehen also, daß England weiter warten will. Wir dürfen nicht vergessen, daß ein paar Tage später, wie wir noch sehen werden, Chamberlain von neuem bei Eckardstein Eröffnungen über ein deutsch-englisches Bündnis machte, über welches fast ein halbes Jahr Verhandlungen zwischen Berlin und London geführt wurden. Scheinbar wollte man in London die Entscheidung auch in dieser Frage solange hinausschieben, bis sich die gesamtpolitischen Beziehungen zu Deutschland klärten. Die wohlwollenden Äußerungen O' Conors dürften diese Annahme einigermaßen rechtfertigen [172]).

In diesen Tagen unternahm die russische Presse einen großen Feldzug gegen die Bagdadbahn. Besonders „Novoje Vremja" veröffentlichte eine Reihe von Artikeln, die das Bagdadbahnunternehmen so darstellten, als wäre es direkt gegen Rußland gerichtet [173]). Diese Zeitung äußerte sich scharf gegen die deutsch-französische Zusammenarbeit in der Bagdadbahnfrage. Sie sah in dem Projekt ein neues Zeichen der Versuche, welche die Deutschen zur Errichtung ihrer Vorherrschaft in Kleinasien gemacht hätten [174]).

Auf der andern Seite wurde die Ernennung des deutschen Kaisers zum Feldmarschall in der englischen Armee in der französischen Presse so gedeutet, als werde es eine Konsequenz dieser englisch-deutschen Annäherung sein, daß die hervorragende Stellung Deutschlands in Kleinasien zugunsten englischer Interessen benützt werden würde [175]). Alle diese Nachrichten beunruhigten Herrn Delcassé, den französischen Außenminister, äußerst. Er schrieb am 5. Februar an Constans, sein Ministerium habe seinerzeit das Berliner Abkommen zwischen der französischen und der deutschen Gruppe begünstigt, weil es geglaubt habe, daß sowohl der Bau der Bahn als auch deren Kontrolle unter den beiden Gruppen

[169]) Ebenda, S. 9f.
[170]) Vgl. den Brief von Sir E. Law an Siemens, vom 20. Januar 1901, nur eine dürftige Inhaltsangabe bei Helfferich, Siemens, III, S. 123, und noch dürftiger in Br. Doc., deutsche Ausgabe, Bd. 2, 1, S. 238.
[171]) Br. Doc., deutsche Ausgabe, Bd. 2, 1, S. 284.
[172]) Vgl. auch Helfferich, III, S. 124.
[173]) Vgl. Doc. dipl. fr., 2. Serie, 1, S. 83, Nr. 64.
[174]) Ebenda, S. 83, Nr. 65.
[175]) Ebenda, S. 83f.

geteilt werden würden. Die Deutschen hätten aber die Franzosen nicht gleich beteiligen lassen. Die Engländer hätten ihre Zustimmung zu der türkischen Zollerhöhung davon abhängig gemacht, daß ihr Kapital an der Bagdadbahn mitwirke. Die Deutsche Bank scheine diesen englischen Wunsch zu billigen. Der englische Anteil werde aber prozentual gleichmäßig von den Anteilen beider Gruppen abgezogen (der deutsche Anteil war 60 % und der französische 40 %). In dieser Sachlage fasse in Europa die Meinung Wurzel, daß die Eisenbahn von Konya nach dem Persischen Golf in der Hauptsache eine deutsche Angelegenheit sei, welche die Vormachtstellung Deutschlands zu sichern habe. Wenn die Deutschen des französischen Kapitals bedürften, sollten sie ihm eine gleiche Stellung in jeder Hinsicht einräumen. Sei die französische Gruppe ohne gleiche Berechtigung dabei mitzuwirken gewillt, so handle sie gegen den Willen der französischen Regierung. Die letztere werde sich aber in diesem Falle für den Plan nicht interessieren und nicht erlauben, daß die französische Gruppe in Paris eine finanzielle Operation zur Beschaffung des nötigen Kapitals unternehme [176]).

Wir sehen, daß Delcassé sich über die Partizipation der Engländer, besser gesagt, über die Art dieser Partizipation beunruhigt. Auf die diesbezügliche Frage des französischen Vertreters in Konstantinopel, des Geschäftsträgers Bapst, meinte Marschall, er halte zwar die Heranziehung des englischen Kapitals, wie man im Abkommen vorgesehen habe, nicht für ausgeschlossen, glaubte aber daran nicht, da England und das englische Kapital sich mehr und mehr in Kleinasien offenbar desinteressierten. Daß die Engländer es mit ihrer Beteiligung nicht ernst meinten, gehe am besten daraus hervor, daß sie ihren ursprünglichen Anteil an der Anatolischen Eisenbahngesellschaft, anfangs ein Fünftel des gesamten Kapitals, heute restlos zurückgezogen hätten. Es liege kein Zeichen vor, daß die Deutschen den französischen Einfluß auf die Bahn ausschalten wollten. Die Tracenfrage werde erst nach der Zustimmung der französischen Gruppe ihre definitive Gestalt annehmen. Marschall habe ihm noch einmal versichert, daß er mit ihm Hand in Hand gehen wolle [177]).

Als nun Bapst den Vertretern der französischen Gruppe versicherte, daß die Zulassung der Engländer in das Unternehmen der französischen Regierung nicht erwünscht sei, widersprach Delcassé. Diese Sprache des Geschäftsträgers scheine ihm etwas die Grenzen überschritten zu haben. Die französische Regierung habe im Prinzip keine Einwände gegen die englische Beteiligung. Diese sei ja auch von Anfang an geplant gewesen. Seine Regierung könne es aber nicht dulden, daß Siemens die Verhandlungen mit den Engländern ohne das vorherige Einverständnis der Franzosen führe. In jeder Frage müsse die Zustimmung der französischen Gruppe eingeholt werden, sowohl bezüglich der Konstruktion als auch der Direktion. Auch in dieser Frage wäre das vorherige französische Einverständnis nötig. Man habe Siemens auch darauf aufmerksam ge-

[176]) Doc. dipl. fr., 2. Serie, 1, S. 84f. Delcassé à Constans, 5. Februar 1901.
[177]) Vgl. Doc. dipl. fr., 2. Serie, 1, S. 99f.

macht und er, der Minister, erwarte, daß die Deutschen Rücksicht darauf nehmen würden [178]).

Es läßt sich hiernach vermuten, daß die Beunruhigung des französischen Ministers auch durch die russische Presse hervorgerufen worden war. Wenn „Novoje Vremja" die Bagdadbahn, an der auch die Franzosen beteiligt sind, als ein gegen Rußland gerichtetes Unternehmen betrachtet, so muß Delcassé bestrebt sein, diesen Glauben in Rußland zu zerstreuen, indem er seinen Bundesgenossen zeigen kann, daß die Franzosen ebensoviel Ansprüche wie die Deutschen auf die Bahn hätten. Auf diese Weise wollte er den Verdruß der Russen, daß Frankreich in Kleinasien gegen das Zarenreich arbeite, beseitigen.

Er kannte sicher die Erklärung des russischen Botschafters in Konstantinopel gegenüber seinen englischen Kollegen, daß er das Zustandekommen des Bagdadbahnprojektes nicht bekämpfen werde, solange England davon fern gehalten werde; wenn die Briten aber sich darin einmischen würden, so werde er alles, was ihm verfügbar sei, aufbieten, um die Ausführung des Projektes zum Scheitern zu bringen [179]). Daher sein anfängliches Bedenken bei der Frage der englischen Beteiligung. Es kam also dem Minister darauf an, dem mißtrauischen russischen Bundesgenossen zu beweisen, daß nicht Deutschland allein die führende Macht in Kleinasien war, sondern auch Frankreich eine gleiche Machtstellung beanspruche.

Es war von der deutschen Seite immer eine Internationalisierung der Bahn unter deutscher Führung erstrebt worden. Auch Marschall, der anfangs die Bahn als ein ausgesprochen deutsch-nationales Unternehmen durchführen wollte, war, wie schon gesagt, mit der Zeit zur Einsicht gelangt, daß sie nur durch eine internationale Zusammenarbeit verwirklicht werden konnte. Der erste ernste Versuch Siemens' zu diesem Zweck wurde zwar in London nicht direkt abgelehnt, aber sehr kühl aufgenommen. Gleichzeitig hatte die russische Presse das Unternehmen scharf angegriffen. Die Franzosen, vor allem die offiziellen Behörden, hatten gewissermaßen unannehmbare Bedingungen für ihre praktische Mitwirkung gestellt.

Außerdem fürchtete Siemens, daß die Franzosen unter dem russischen Druck sich völlig zurückziehen könnten [180]). Nun mußte deutscherseits eine Aktion unternommen werden, die sowohl den Russen zeigte, daß die Bagdadbahn nicht ein ihren Interessen zuwiderlaufendes Unternehmen war, als auch dem Prestigebedürfnis und der Empfindlichkeit der Franzosen Rechnung trug. Siemens glaubte, die russische Zustimmung zu den türkischen Handelsverträgen auf diese Weise zu erreichen [181]). Diese Aktion konnte am besten so gemacht werden, daß man Rußland durch französische Vermittlung an der Sache finanziell interessierte. Frankreich sollte zunächst dazu veranlaßt werden, den Russen

[178]) Vgl. ebenda, S. 151f.
[179]) Vgl. Br. Doc., deutsche Ausgabe, Bd. 2, 1, S. 284.
[180]) Helfferich, Georg von Siemens, III, S. 126.
[181]) Vgl. Gr. Pol., Bd. 17, S. 399.

die Anleihe, welche die letzteren damals in Frankreich aufzunehmen suchten, nur unter der Bedingung der Aufgabe ihres Widerstandes gegen die Bagdadbahn zu gewähren. Dann konnte man den Russen eine direkte Beteiligung an der Bahn vorschlagen [182]). Auf Veranlassung von Siemens [183]) geschah tatsächlich eine Intervention in diesem Sinne durch Delcassé. Bei seinem Petersburger Besuch im Frühjahr 1901 versuchte der französische Minister, den Zaren und seine Minister von dem wahren Charakter des Unternehmens zu überzeugen. Die Konzession sei zwar im Besitze der deutschen Gruppe, die Bahn werde aber nicht allein von Deutschen ausgeführt, sondern durch die Mitarbeit der Franzosen unter vollkommen gleicher Berechtigung. Wenn die Russen in das Geschäft einzutreten wünschten, so stelle er, Delcassé, seine Vermittlung zwischen den letzteren und der Bagdadbahngruppe zur Verfügung. Die Russen nahmen diesen Vorschlag Delcassés dankend an [184]).

Graf Vitali, der Delegierte der französischen Eisenbahngesellschaft, teilte auf einer Konferenz [185]), die am 22. und 23. Mai in Wiesbaden zwischen den Vertretern der deutschen und französischen Gruppe stattfand, den Inhalt einer Note Herrn Delcassés, die angeblich an die russische Regierung ging, mit. Demnach soll von Delcassé außer der russischen Beteiligung an der Bagdadbahn auch die russische Anleihefrage in Frankreich berührt worden sein [186]). Er sprach auch Herrn von Marschall gegenüber von einem Notenaustausch zwischen Delcassé und dem Grafen Lamsdorff in diesem Sinne [187]). In dem eben erwähnten Schreiben Delcassés an Montebello findet sich aber darüber nichts.

Gegen eine russische Beteiligung hatte das deutsche Auswärtige Amt zuerst Bedenken gehabt. Es wurde nämlich eine Abnahme des deutschen Einflusses dadurch befürchtet. Siemens hatte die von Graf Vitali übermittelten russischen Bedingungen [188]) für eine Beteiligung Rußlands in einer Konferenz Mitte Mai 1901 in Wiesbaden angenommen, ohne daß er das Einverständnis des Auswärtigen Amtes eingeholt hatte. Nach den russischen Vorschlägen änderte sich nämlich die Gesamtsituation bezüglich der Einflußfrage an der Bahn: Die Beteiligungsquote der französischen Gruppe wurde von 40 % auf 50 % erhöht, dafür verpflichteten sich aber die Franzosen, diese 10 % für die etwaige Beteiligung der Russen zu verwenden. Sollte nun diese Wiesbadener Vereinbarung verwirklicht werden, so würden Russen und Franzosen zusammen prozentual den gleichen Anteil am Baukapital haben wie die Deutschen, die jetzt von ihrer Beteiligungsquote (60 %) 10 % zugunsten der anderen beiden Nationen abzutreten sich bereit erklärten. Die französisch-russische Kombination würde also ein Gegengewicht schaffen, das in

[182]) Vgl. Helfferich, a. a. O., S. 126.
[183]) Gr. Pol., Bd. 17, S. 399, 401f.
[184]) Vgl.. Doc. dipl. fr., 2. Serie, 1, S. 338. Delcassé à Montebello, an den französischen Botschafter in Petersburg, 21. Juni 1901.
[185]) Siehe Helfferich, a. a. O., S. 127.
[186]) Vgl. Gr. Pol., Bd. 17, S. 398f.
[187]) Ebenda, S. 400f., Nr. 5231.
[188]) Siehe Gr. Pol., Bd. 17, S. 400f.

Hinblick des politischen Einflusses an der Bahn und in der Türkei überhaupt nicht ohne Bedeutung sein konnte.

Diese Bedenken im Auswärtigen Amte wurden aber aufgegeben, als Siemens versicherte, daß der russische Einfluß auf die Bahn dem sehr geringen russischen Anteil entsprechend unbedeutend sein werde. Herr Siemens werde trotz der russischen Beteiligung die Leitung der Bahn in deutschen Händen zu behalten wissen. Herrn von Siemens erschien die Mitwirkung der Russen aus zwei Gründen erwünscht: 1. Die Bahn würde dadurch einen mehr internationalen Charakter bekommen und 2. der russisch-türkische Handelsvertrag würde dadurch möglich werden [189]). Mit dieser Umwandlung der Bagdadbahn in ein internationales Unternehmen — zunächst in ein deutsch-französisch-russisches unter Offenhaltung des Beitritts Englands — glaubten auch die deutschen Politiker „auf dem richtigen Wege" zu sein. Diese Kombination werde einen von Engländern und vielleicht manchen Deutschen erwünschten Konflikt zwischen Deutschland und Rußland unmöglich machen. „Aber die Politik, die sich darnach für uns als die richtige darstellt, ist eine Politik des Abwartens mit festen Nerven und geschlossenem Munde". Man erachtete sogar im Auswärtigen Amt diese Internationalisierung als ein wirksames Mittel gegen die englisch-russische Annäherung. Wenn man deutscherseits in Petersburg amtlich erklären lasse, daß die Umwandlung des Werkes in ein deutsch-französisch-russisches Unternehmen von der kaiserlichen Regierung gutgeheißen worden sei, so wäre damit die zeitweilige politische Hauptreibungsfläche zwischen uns und Rußland beseitigt" [190]).

In der Tat geschah eine solche amtliche Erklärung etwas später beim Anlaß des Zarenbesuches vom 11. und 12. September 1901 in Danzig. Bülow sagte dem Zaren und seinem Außenminister Grafen Lamsdorff, daß Deutschland die russische Beteiligung zugelassen habe. Der Reichskanzler gewann den Eindruck, daß der Zar keinerlei Mißtrauen gegen das deutsche Unternehmen hegte und daß derselbe über diese Äußerungen sehr erfreut gewesen sei [191]). Auch war der französischen Regierung die russische Beteiligung höchst ersehnt, schon aus dem Grunde, weil sowohl der russiche Anteil an dem Baukapital als auch der russische Einfluß auf die Verwaltung der Bahn nicht den Deutschen, sondern den Franzosen zugute kommen würde [192]).

Dagegen zeigte sich England über dieses Angebot an Rußland höchst beunruhigt. Die Engländer, die ihre Zurückhaltung auch Herrn Gwinner gegenüber, welcher im Mai 1901 einen neuen Versuch zur Heranziehung des englischen Kapitals unternahm [193]), bewahrt hatten, zeigten jetzt plötzlich ein reges Interesse für das Unternehmen. Sir O' Conor schrieb am 25. Juni an Lansdowne: Sein französischer Kollege

[189]) Vgl. Gr. Pol., Bd. 17, S. 401f.
[190]) Gr. Pol., Bd. 17, S. 403f., Aufzeichnung Mühlbergs vom 2. August 1901.
[191]) Vgl. Gr. Pol., Bd. 17, Kap. 116, Nr. 5392 und Nr. 5395; auch Gr. Pol. Bd. 17, S. 408f., nebst Fußnote.
[192]) Vgl. Doc. dipl. fr., 2. Serie, 1. S. 338f.
[193]) Gr. Pol., Bd. 17, S. 415.

habe ihm bestätigt, daß die russische Beteiligung ein Ergebnis des Delcasséschen Besuches in St. Petersburg sei. Abgesehen von den kommerziellen Vorteilen, welche sich für England im Falle einer Mitwirkung an dem großen Unternehmen ergeben würden, sei die Frage der Zollerhöhung ein Anlaß für die englische Beteiligung, da sie hauptsächlich britische Einfuhr betreffen würde. England könne sich einer Zollerhöhung nicht allein widersetzen. Dazu wäre eine vorherige Verständigung mit Rußland nötig, die aber aus prinzipiellen Gründen schließlich nicht zu erreichen gewesen wäre. Nun müsse das englische Kapital durch eine Beteiligung an dem Unternehmen, welches durch die Erhöhung der türkischen Zölle verwirklicht werde, seinen Vorteil sichern. „Es ist unerfreulich, den Bau einer ganz Kleinasien durchziehenden und am Persischen Golf endigenden Eisenbahn ins Auge zu fassen, an der Großbritannien nicht teilnimmt oder keinen Anteil hat" [194]).

Sir Frank Lascelles, der englische Botschafter in Berlin, beklagte sich Anfang August bei dem ihm von Teheran her befreundeten Legationsrat Rosen bitter „über die Hineinziehung russischer Interessen in die Bagdadbahn-Angelegenheit" [195]) und fragte, „ob denn der Kaiser damit zufrieden sei".

Ferner schienen die Engländer jetzt einen starken Wunsch zum Eintritt in das Unternehmen zu haben, wohl aus dem Grunde, weil sie den russischen Einfluß paralysieren wollten. Sir O' Conor sagte am 15. August Herrn von Wangenheim, dem deutschen Geschäftsträger in Konstantinopel: Er freue sich sehr, daß die von der Deutschen Bank und den englischen Finanziers geführten Verhandlungen wegen der Heranziehung der englischen Kräfte an der Bagdadbahn ein „günstiges Ergebnis gehabt hätten". Seit jeher sei er für die Bagdadbahn eingetreten; „nur habe er für England la porte grand' ouverte und nicht die porte entrebaillée verlangt. Er hoffe nun, daß England sich mit derselben Quote bei dem Unternehmen beteiligen werde wie Deutschland und Frankreich". Aus den vertraulichen Mitteilungen des französischen Kollegen habe er den Eindruck gewonnen, daß Herr Constans die Standhaftigkeit der deutsch-französischen Entente über die Bagdadbahn gegen die scharfen russischen Angriffe und den französischen Chauvinismus für fraglich halte. „England würde eventuell bereit sein, an die Stelle Frankreichs zu treten", um das Werk mit den Deutschen durchzuführen. Nach seiner Ansicht sei eine direkte Störung russischerseits nicht zu befürchten. Es sei jedoch zu vermuten, daß das Zarenreich eine umfangreichere Kompensation als die zur Zeit der Vorkonvention verlangen werde [196]).

Freilich erkannte Wangenheim die Absicht des Engländers, daß er eine politische Annäherung beider Mächte im Orient wünschte, um dann Deutschland gegen Rußland zu verwerten. „Überrascht hat es mich nur", schreibt der deutsche Vertreter weiter, „daß der Botschafter nach seinen langjährigen Erfahrungen in der Türkei noch nicht zu der Einsicht ge-

[194]) Vgl. Br. Doc., Vol. II, S. 177.
[195]) Vgl. Gr. Pol., Bd. 17, S. 403.
[196]) Vgl. Gr. Pol., Bd. 17, S. 404.

langt ist, daß eine wirtschaftliche Ehe Deutschlands mit England hier ein Ding der Unmöglichkeit ist. Für uns würde dieselbe einem Begräbnis nicht nur der Bagdadbahn, sondern auch aller unserer sonstigen wirtschaftlichen Pläne gleichkommen" [197]). Es liege, meinte Wangenheim ferner, bis heute kein Zeichen vor, das die Ausführungen Sir O' Conors bezüglich Frankreichs und Rußlands rechtfertigen könne.

Die türkische Regierung hat von dem Angebot an Rußland nichts gewußt. Man kann sich leicht denken, warum man dieses den Türken nicht mitgeteilt hat. Damit wollte man offensichtlich das Mißtrauen des Sultans, der die Bahn von deutscher Hand durchgeführt wissen wollte, nicht wecken. Die türkische Regierung versuchte die russische Zustimmung für einen Handelsvertrag dadurch zu erreichen, daß sie den Russen versicherte, daß die sich dadurch ergebenden Mehreinnahmen „pour équilibrer le budget de l' Empire" verwendet würden [198]). Dieses Mittel konnte natürlich für die Erreichung des türkischen Zieles am wenigsten wirksam werden, da Rußland gerade das türkische Budget in Unordnung zu halten bestrebt war.

Während diese Verhandlungen mit Rußland geführt wurden, hatte Herr Gwinner, Direktor der Deutschen Bank, im Juni 1901 in London erneut versucht, das britische Kapital an dem Unternehmen zu interessieren. Diese Fühlungnahme hat ein verhältnismäßig günstiges Ergebnis gezeitigt. Bei den Verhandlungen wurde auch die Eventualität einer Heranziehung amerikanischen Kapitals erwogen. Nachdem die englische Regierung unter gewissen Bedingungen die Beteiligung des englischen Kapitals gebilligt hatte, erklärte sich die Firma Morgan mit Cassel zusammen zu einer Mitwirkung bereit. Die Engländer forderten nicht nur die Beteiligung am Kapital, sondern auch an dem Baugeschäft, an der Lieferung von Baumaterial und an der Verwaltung. Diese Forderungen wurden von der deutschen Seite im Einverständnis mit der französischen Gruppe prinzipiell anerkannt. Es war auch von der Höhe der englischen Quote die Rede gewesen. Darüber wurde man sich jedoch vorläufig nicht einig. In diesem Stadium ließ man die Verhandlungen mit den Engländern ruhen und man wartete die Erlangung der endgültigen Bagdadbahnkonzession ab, um sie dann mit einem Erfolg in der Hand nachdrücklicher wieder aufzunehmen [199]). Dieses Ergebnis war durchaus befriedigend. Einmal war die Zustimmung der englischen Regierung zur Mitwirkung des englischen Kapitals an der Bahn erreicht, allerdings unter gewissen Bedingungen, und zweitens hatte sich das englische Kapital dazu geneigt gezeigt. Es bestand also eine leise Hoffnung auf eine zukünftige Mitarbeit der Engländer. Dieser Umschwung, daß die bisher so zurückhaltenden Engländer auf einmal zur Kooperation bereit waren, ist wohl auf das eben geschilderte Angebot an Rußland zurückzuführen. Um dies deutlicher zu machen, kommen wir noch einmal auf die deutsch-englischen Bündnisverhandlungen zurück.

[197]) Ebenda, S. 405 oben.
[198]) Gr. Pol., Bd. 17, S. 401.
[199]) Vgl. hierzu Gr. Pol., Bd. 17, S. 414f., ferner Doc. dipl. fr., 2. Serie I, S. 425f.

Chamberlain hatte, wie schon angedeutet, am 16. Januar 1901 Eröffnungen über ein deutsch-englisches Bündnis bei Eckardstein gemacht. Es handelte sich zunächst um ein geheimes Abkommen über Marokko. Die Zeit der „splendit isolation", meinte Chamberlain, sei für England vorüber. Es müsse nun eine Anlehnung entweder an den Zweibund oder an den Dreibund suchen. Er selbst sei für den letzteren und werde alles tun, um das Zustandekommen einer deutsch-englischen Annäherung bei seinen Gegnern durchzusetzen [200]). In den folgenden Monaten, bis zum 30. Mai, wurden Verhandlungen zwischen den deutschen und englischen Diplomaten über diese Frage geführt.

Diese Frage ist unter den Historikern vornehmlich von Meinecke [201]) und G. Ritter [202]) behandelt worden. Im Gegensatz zu Meinecke, der die Auffassung vertritt, daß die deutsche Diplomatie 1901 durch ihre für England unerfüllbaren Wünsche — für Deutschland war zunächst die Ausdehnung dieser Allianz auf den Dreibund eine conditio sine qua non — die Gelegenheit einer englischen Allianz versäumt habe, durch die die Katastrophe des Weltkrieges vermieden worden wäre, ist G. Ritter der Ansicht, daß die Engländer mit ihren Bündnisangeboten weder 1898 noch auch jetzt 1901 ernst gemeint hätten. Eine Allianz zwischen Deutschland und England lasse die englische Staatsräson überhaupt nicht zu, weil die Lebensinteressen beider Staaten vollkommen verschieden seien. „Die Erzählung von der leichtfertig verschmähten englischen Freundschaft", so heißt es in seiner genannten Schrift, „ist Legende." Die Engländer hätten jedesmal Versuche gemacht, zu erkunden, „wie weit es etwa möglich sein würde, den starken deutschen Staat als Helfer in der wachsenden Bedrängnis des Imperiums zu verwenden". Dabei hätten Erwägungen eine Rolle gespielt, „ob es zweckmäßig sei, eine gegenseitige Lebensversicherung für äußerste Notfälle zu schließen" [203]).

Ende Mai 1901 war man sich beiderseits darüber klar, daß die Verhandlungen abermals gescheitert waren. Die deutschen Diplomaten gaben jedoch die Hoffnung nicht auf. Sie glaubten, wie ihre späteren Diskussionen zeigen, daß „der Faden wieder angeknüpft werden könne" [204]).

Mitte Mai 1901, wo die Bündnisverhandlungen nach der Rückkehr Salisburys nach London wieder aufgenommen wurden, äußerte sich Lansdowne Eckardstein gegenüber [205]), daß einige seiner Kollegen im Kabinett glaubten, die deutschen Unternehmungen in Kleinasien würden früher oder später zu einem Konflikt zwischen Rußland und Deutschland führen. Eckardstein versicherte dem Minister, daß dieser Glaube jeder Begründung entbehre, da Deutschland dort keine poli-

[200]) Gr. Pol., Bd. 17, S. 14, und Eckardstein, Bd. II, S. 238.
[201]) Meinecke: Das englisch-deutsche Bündnisproblem, Kap. 10.
[202]) G. Ritter, Die Legende von der verschmähten engl. Freundschaft, 1929.
[203]) G. Ritter, Die Legende, S. 39f.
[204]) Meinecke, Bündnisproblem, S. 223.
[205]) Der in der Gr. Pol., Bd. 17, S. 57f. abgedruckte Bericht ist nicht von Hatzfeldt, sondern von Eckardstein; vgl. Eckardstein, II, S. 348.

tischen, sondern rein wirtschaftliche Ziele verfolge und die Bagdadbahn nur mit dem Gelde eines internationalen Syndikats gebaut werde, wobei das französische Kapital eine große Rolle spielen werde[206]). Wenn Lansdowne das Gespräch gerade mit der kleinasiatischen Angelegenheit begann, so darf man annehmen, daß er gewissermaßen einen Einschüchterungsversuch auf seinen Partner unternehmen wollte, indem er ihm andeutungsweise zu verstehen gab, daß Deutschland eines Tages England gegen Rußland brauchen könnte. Der Minister wollte also Rußland vielleicht als gemeinsamen Feind darstellen, um herauszuhorchen, wie weit Deutschland in der Bündnisfrage zum Zugeständnis bereit war. Freilich versicherte ihm Eckardstein, daß „zwischen Deutschland und Rußland überhaupt sehr wenig Reibungsflächen beständen". Die deutsche Politik sei jeden Augenblick bereit, das zwischen ihr und Rußland noch bestehenden chinesischen Reibungsmoment auszuschalten.

Wir sehen, daß die Engländer vielleicht die Bagdadbahn als einen Trumpf in den deutsch-englischen Bündnisverhandlungen verwenden wollen. Als sie nun von dem durch Delcassé vermittelten Angebot an Rußland hörten, wurden sie selbstverständlich darüber unruhig, daß Deutschland jetzt mit Rußland zu einem Einverständnis in der Bagdadbahnfrage gelangen könne. Diese englische Besorgnis tritt dann später bei der Begegnung König Edwards und Lascelles mit Wilhelm II. in Wilhelmshöhe am 23. August 1901 deutlicher hervor[207]): Lascelles, der Ende Juli Eckardstein gegenüber die deutsche Dreibundsforderung als „undurchführbar" bezeichnete[208]), berührte jetzt noch einmal beim Kaiser ganz vorsichtig die Bündnisfrage. Eine Reise des Zaren nach Paris und Danzig stand bevor, und die Engländer hielten es für vorteilhaft, wenn die Deutschen noch immer hofften, daß aus den Bündnisverhandlungen doch noch etwas werden könnte. Denn es war durchaus möglich, daß in Danzig zwischen Deutschland und Rußland für England unerwünschte Abmachungen getroffen werden könnten.

Wenn auch die Engländer es mit ihren Bündnisgedanken nicht ernst meinten, so hatten sie doch Interesse daran, daß zwischen Deutschland und Rußland möglichst viel Reibungsflächen bestehen blieben. Daraus erklärt es sich, daß ihnen jetzt das Angebot Gwinners, das eine Beteiligung Englands an der Bagdadbahn bezweckte, willkommen war und sowohl die Finanzkreise als auch die Politiker mehr Entgegenkommen zeigten als bisher.

Auf der anderen Seite setzte die russische Presse ihren Kampf gegen die Bagdadbahn immer heftiger fort. Dieser Pressefeldzug wurde seit jeher hauptsächlich von „Novoje Vremja" geführt. Im August 1901 brachte sie einen Artikel folgenden Inhalts: Die Bagdadbahn werde Deutschland das Material liefern, von Hamburg bis Kueit zu herrschen

[206]) Gr. Pol., Bd. 17, S. 57f.
[207]) Ebenda, S. 91.
[208]) Ebenda, S. 91.

und die slavische Welt von der lateinischen Welt zu trennen. Frankreich unterstütze dieses Unternehmen, welches in kommerzieller und politischer Hinsicht den russischen Interessen zuwiderlaufe. Dieser Artikel erregte in der deutschen Presse großes Aufsehen. Die „Nationalzeitung" versuchte, den internationalen Charakter der Bahn zu erklären und die nur kommerziellen Ziele Deutschlands in Kleinasien zu betonen [209]). Am 17. und 18. August brachte dieselbe russische Zeitung Artikel, die in dem gewöhnlichen Ton auf die Absichten Deutschlands in der Türkei und im Persischen Golf hinwiesen und die Möglichkeit einer russisch-englischen Annäherung eingehend darlegten. Das einzige Hindernis für eine solche Annäherung sei, daß die Engländer darauf beständen, nur solche Abkommen zu treffen, welche nur für sie vorteilhaft seien. England begünstige das deutsche Unternehmen in der Türkei, weil es dadurch den Anschluß an sein indisches Bahnnetz erhoffe. Diese Haltung Englands sei aber sehr unvorsichtig. Denn wer könne sagen, daß der deutsche Handel den englischen selbst in Indien nicht aus dem Felde schlagen werde? Nun habe das britische Reich in der asiatischen Türkei, in Samoa und im Jangtsetal erfahren, was ihm die Verständigung mit Deutschland koste. Eine englische Verständigung mit Rußland würde um den halben Preis zu erreichen sein [210]).

Man sieht, daß die Russen hier den Engländern zu einer Verständigung die Hand reichen, um die Durchführung des Projektes zu verhindern. Ferner sieht man, wie für die Bekämpfung der Bagdadbahn von jeder Waffe Gebrauch gemacht wird: Drohungen, Entmutigungen, Annäherungen, freundliche Ratschläge. Diese Politik ist jedoch von der amtlichen russischen Politik zu unterscheiden. Diejenigen, welche zur Verhinderung des Bagdadbahnbaues alles, was sie konnten, aufbieten wollten, waren hauptsächlich die Panslavisten und die orthodoxen Vereine in Rußland [211]). Daß die amtliche russische Politik nicht gegen die Bagdadbahn gerichtet war, geht auch daraus hervor, daß der Zar und seine Minister am 13. September in Danzig über die Erklärung Bülows, wie schon gesagt, ihre Befriedigung ausdrückten [212]). Trotz dieser Haltung amtlicher Stellen wurde der Pressefeldzug gegen die Bagdadbahn immer schärfer. Bald nach der Danziger Besprechung, am 16. September, meldete der deutsche Geschäftsträger in Petersburg, Graf Pückler, daß die wirtschaftliche Position Deutschlands in der Türkei immer noch der empfindlichste Punkt für die Russen bleibe [212]). Für die „Novoje Vremja" bildete die Bagdadbahn immer wieder den Anlaß zur Polemik.

Auch andere Zeitungen beteiligten sich lebhaft an dem Kampf: „Wjestnik Finansow", das Organ des russischen Finanzministers, brachte am 6. Januar 1902, wo die Erteilung der definitiven Konzession unmittelbar bevorstand, einen Artikel, in dem die Stellungnahme des russischen Finanzministeriums gegenüber der Bagdadbahn dargelegt wird. Un-

[209]) Vgl. Doc. dipl. fr., 2. Serie, I, S. 430f., Nr. 362.
[210]) Vgl. ebenda, S. 447f.
[211]) Ebenda, S. 448.
[212]) Vgl. Gr. Pol., Bd. 17, S. 408, Fußnote.

zweideutig wurde darin ausgesprochen, daß die Bagdadbahn in direktem Gegensatz zu den russischen Interessen stehe. Sie sei vor allen Dingen eine starke Konkurrenz gegen die russischen Bahnen in der Richtung nach Indien. Außerdem werde sie noch zu einem großen Schlag gegen den russischen Getreideexport führen, da Deutschland sich in Kleinasien ein reiches Getreidefeld dadurch sichere. Deshalb habe die russische Regierung kein Interesse an der Unterstützung dieses Werkes. Ferner wurde darin dem russischen Kapital eine Abmahnung gegen die Beteiligung gegeben [213]).

Es wäre an dieser Stelle die Frage zu beantworten, ob die Russen mehr eine Festsetzung Deutschlands bis zum Persischen Golf, wie sie in ihren Angriffen betonten, oder die Erstarkung der Türkei durch das Zustandekommen der Bagdadbahn fürchteten. Nachdem uns die allgemeinen Tendenzen Rußlands in der Türkei bekannt sind, glaube ich, annehmen zu können, daß die Befürchtung wegen der Erstarkung der Türkei das Primäre war, und die Sorgen wegen der Festsetzung Deutschlands bis zum Persischen Golf ein sekundäres Motiv oder einen Vorwand für ihren Kampf gegen die Bagdadbahn bildeten. Wenn sie in ihrem Kampf am meisten die deutschen Absichten auf die asiatische Türkei und auf den Persischen Golf betonten, so geschah dies deswegen, weil sie nur dadurch die andern Mächte gegen die Ausführung interessieren zu können glaubten. Denn die Deutschen waren überall die Rivalen der Engländer, die Franzosen hielten sie für ihre Erbfeinde. In Wirklichkeit lief den Aspirationen der Panslavisten eine Gesundung der Türkei am meisten zuwider. Indem sie die Deutschen an der Ausführung der Bahn zu verhindern suchten, wollten sie diese aufhalten.

Diese Pressekampagne im Zarenreich konnte nicht ohne Wirkung auf die französische Regierung bleiben. Delcassé verliert angesichts der zögernden Haltung der russischen Regierung die Geduld und will am 1. Januar 1902 endlich ihre Entscheidung wissen, ob sie eine russische Beteiligung an dem Unternehmen billige oder nicht. Der russische Vertreter in Paris, Ouroussoff, habe ihm gesagt, daß seiner Ansicht nach Rußland zu einer Beteiligung nicht mehr gewillt sei. Erst dann könne Delcassé den Türken, die wegen der Unifikation der Schulden mit Frankreich verhandelten, Bescheid sagen, ob Frankreich seine Zustimmung dazu gibt. Wenn diese Unifikation im Interesse der Gläubiger sei, so habe Frankreich keinen Grund zur Verweigerung. Die türkische Regierung werde aber auf alle Fälle einen Teil der dadurch geschaffenen Mehreinnahmen für eine Bahn verwenden, die nach dem Persischen Golf führt. Selbst in diesem Falle müsse er, bevor eine Entscheidung seinerseits getroffen werde, die Stellungnahme der russischen Regierung wissen [214]). Montebello, der französische Botschafter in Petersburg, fand es nicht nötig, die russischen Staatsmänner über ihre Entscheidung zu fragen. Denn er sah in dem oben angeführten Artikel des „Massager de

---

[213]) Vgl. Gr. Pol., Bd. 17, S. 416, Fußnote.

[214]) Siehe Doc. dipl. fr., 2. Serie, II, S. 1, Delcassé à Montebello, 1. Januar 1902.

Finances", des offiziellen Organs des Finanzministers Witte, die deutlichste Antwort auf diese Frage. Es herrsche große Unzufriedenheit in Rußland darüber, daß die Franzosen in Kleinasien mit den Deutschen zusammenarbeiteten. Die Befriedigung, welche die Russen über die Eröffnungen Delcassés in Petersburg zeigten, sei nur äußerlich gewesen. Heute erkenne man sehr deutlich, daß Rußland diesem Unternehmen, welches eine starke Konkurrenz für seinen Handel nach dem fernen Osten bedeute, ganz abgeneigt sei [215]).

Somit waren die seit dem Frühjahr 1901 auf die Russen gesetzten Hoffnungen bis zum Ende des Jahres zunichte geworden. Weder die Verhandlungen mit Rußland noch mit England hatten ein praktisch greifbares Ergebnis gezeitigt!

Es ist kein Zweifel, daß die russische Regierung und Finanz zuerst mindestens eine starke Neigung besaßen, sich an dem Bau einer großen Eisenbahn nach dem Persischen Golf zu beteiligen. Diese Tatsache geht, abgesehen von den Versicherungen des Grafen Vitali im Mai 1901 [216]) und sowohl des Zaren als auch seiner Minister Lamsdorff und Witte [217]), auch aus zwei Artikeln der „Gazette de la Bourse" von Mitte Juni 1901 hervor. Der erste Artikel kündigte den bevorstehenden Eintritt Rußlands in das Unternehmen an, während der zweite sich über die Höhe der russischen Beteiligung (10 %) verbreitete [218]). Interessant ist bei diesen Veröffentlichungen, die übrigens aus deutscher Quelle stammten, daß eine Finanzzeitung sich mit einem Problem beschäftigte, welches bis jetzt hauptsächlich von der „Novoje Vremja" besprochen worden war. Die Tatsache, daß diese Artikel von der Zensur unbeanstandet blieben, dürfte immerhin ein Beweis dafür sein, daß auch die russische Regierung eine russische Beteiligung wünschte. Auch der französische Botschafter in Konstantinopel sprach von Versprechungen des Finanzministers Witte [219]). Im Laufe des Sommers mußte sich aber die russische Regierung der öffentlichen Meinung fügen und ihre ursprüngliche Stellungnahme bezüglich der Bagdadbahn ändern. Schon am 31. Juli 1901 schrieb Delcassé an Montebello [220]), der russische Botschafter in Konstantinopel, Sinowiew, habe seinem französischen Kollegen mitgeteilt, daß Witte von einer Beteiligung des russischen Kapitals an der Bagdadbahn nichts wissen wolle. Montebello meinte in seiner Antwort an Delcassé vom 6. Januar 1901 [221]), Witte habe die Vorteile einer russischen Beteiligung an der Bagdadbahn keineswegs verkannt. Diese Vorteile befriedigten zwar vereinzelte russische Interessen, sie entsprächen aber nicht dem Gesamtinteresse des Zarenreiches. Dies sei auch die ausgesprochene Meinung der russischen und panslavistischen Kreise, auf die sowohl Lamsdorff als

[215]) Vgl. Doc. dipl. fr., 2. Serie, II, S. 36f., Montebello à Delcassé, 16. Januar 1902.
[216]) Gr. Pol., Bd. 17, S. 400, 402.
[217]) Doc. dipl. fr., 2. Serie, I, S. 338, 412.
[218]) Ebenda, S. 335, Nr. 288.
[219]) Br. Doc., Vol. II, S. 176.
[220]) Doc. dipl. fr., 2. Serie, I, Nr. 343, S. 412.
[221]) Ebenda, Nr. 348, S. 419f.

auch Witte Rücksicht nehmen müßten. Die Panslavisten betrachteten in Wirklichkeit die Türkei als ein ihnen reserviertes Land. Jede große Umwälzung, die dort stattfand, dürfe nur durch russische Initiative oder im russischen Interesse geschehen. Auch die ernstesten Blätter konnten sich nicht enthalten, diesen Standpunkt öffentlich zu bekunden. Seit jeher kämpften gewisse Zeitungen, „Novoje Vremja" an der Spitze, gegen dieses Projekt. Rußland könne einen Bahnbau nach Indien nur dann zulassen, wenn er durch sein eigenes Gebiet führe.

Witte hatte zwar damals Delcassé gegenüber der von letzterem vorgeschlagenen Lösung sein Wohlwollen gezeigt, wahrscheinlich aber unter dem Einfluß des Grafen Lamsdorff, welcher eine solche Kombination vom außenpolitischen Standpunkte aus für angebracht hielt. Die russische Regierung mußte jedoch später Rücksicht auf die öffentliche Meinung nehmen, die mit dieser Lösung unzufrieden war, und die ursprünglich zugesagte Mitwirkung des russischen Kapitals fallen lassen.

Auch in England wurde man durch die Veröffentlichungen der russischen Presse in dem Gedanken bestärkt, daß die kleinasiatische Angelegenheit zu einem Bruch zwischen Deutschland und Rußland führen müsse [222]). Eckardstein behauptet sogar, der englische Botschafter in Berlin habe den deutschen Kaiser beständig in der Auffassung bestärkt, daß die asiatische Türkei eine deutsche Domäne werden müsse, „ohne natürlich daran zu denken, daß Rußland und Deutschland sich über diesen Punkt einigen könnten".

Dies war die Stellungnahme der an der Bagdadbahn interessierten Mächte zu dieser Frage, und so standen die miteinander geführten Verhandlungen über dieselbe, als das Irade des Sultans zu der endgültigen Konzession der Bagdadbahn, wie oben dargestellt, am 17. Januar 1902 bekannt wurde. Um nun in wenigen Worten zu rekapitulieren: Die Deutschen hatten sich bemüht, zunächst die Engländer heranzuziehen. Diese verhielten sich aber sehr zurückhaltend. Danach hatten sie an eine Mitwirkung Rußlands gedacht, um einerseits die russische Gegnerschaft sowohl gegen die Bahn selbst, als auch gegen die türkischen Handelsverträge zu brechen, andererseits aber die Franzosen, die Bundesgenossen der Russen, dem Unternehmen treu zu erhalten. Die russische Regierung schien zuerst dazu nicht abgeneigt zu sein. Sie mußte jedoch mit Rücksicht auf die öffentliche Meinung bald den Gedanken der russischen Mitarbeit fallen lassen. Nach dem Bekanntwerden einer eventuellen russischen Beteiligung schienen die Engländer das Gefühl zu haben, als hätten sie durch ihre übertriebene Zurückhaltung die Gelegenheit des Eintritts verpaßt. Darauf ein regeres Interesse für das Unternehmen. Die nunmehr im Sommer 1901 wieder aufgenommenen Verhandlungen ergeben ein aussichtsreicheres Resultat als die vorigen, jedoch keine endgültige Verständigung. Deutscherseits wartete man, bis die endgültige Konzession erteilt wurde, um dann die Verhandlungen nachdrücklicher fortzusetzen.

---

[222]) Vgl. den Privatbrief von Eckardstein an Holstein vom 23. Mai 1901, in: Eckardstein, Bd. II, S. 351.

Die russische Presse ließ ihrer Hetze die Zügel schießen, was in Frankreich und England nicht ohne Rückwirkung blieb.

Im Laufe dieser Ausführungen glaube ich folgendes klar gemacht zu haben: Deutschland hatte einmal das Werk der Bagdadbahn begonnen und sich mit der Zeit daran immer mehr engagiert. Je mehr der Schienenweg nach Indien sich zu verwirklichen schien, desto mehr wuchsen die Schwierigkeiten mit den daran interessierten Staaten: mit England und Rußland. Deutschland wurde von diesen als Eindringling in ihre alten Interessensphären empfunden, und trotz aller Erklärungen der deutschen Diplomatie, daß sie keineswegs politische Ziele in der Türkei verfolge, gelang es ihr nicht, das Mißtrauen der beiden Weltreiche völlig zu beseitigen. Deutschland hatte ein Werk begonnen und wollte es in jedem Falle mit äußerster Energie und Zähigkeit durchführen, da man in der Regel, wie Graf Metternich am 1. Juni 1901 an Bülow schrieb [223]), „voran und nicht zurück will".

Es ist kein Zweifel, daß die Bagdadbahnfrage eine Reibungsfläche war zwischen Deutschland und den beiden genannten Weltmächten. Man darf aber die Bedeutung dieser Frage für die Stellung Deutschlands in der Welt nicht überschätzen. Trotz aller Schwierigkeiten, die daraus hervorgingen, hat die Bagdadbahn nicht das eigentliche Hindernis für eine Verständigung Deutschlands mit England oder Rußland gebildet. Den Engländern war es gewiß unbequem, daß sie unter deutscher Leitung gebaut wurde. Es war aber nicht schwer, die englische Gegnerschaft zu beseitigen, indem man England die nötigen Versicherungen gab, daß der Persische Golf nach wie vor unter englischem Einfluß bleiben werde; dies geschah auch endgültig 1914, kurz vor dem Ausbruch des Weltkrieges, als man den Engländern das Endstück der Bahn Basra—Kueit überließ. Hinsichtlich der Bagdadbahn konnte Deutschland sich mit England also verständigen. Was ein allgemeines Zusammengehen Deutschlands mit England verhindert hat, das war weniger die Bagdadbahn, es war vielmehr, wie sich schon bei der Berührung der deutsch-englischen Bündnisverhandlungen gezeigt hatte, die Tatsache, daß die Lebensinteressen beider Staaten einander nicht deckten. Gewiß hat die Bagdadbahn bei den Russen, vornehmlich bei den chauvinistischen Panslavisten, viel Ärger hervorgerufen. Dieser Ärger entstand aber in der Hauptsache nicht deswegen, weil Deutschland sich in Kleinasien festsetzte — denn es versicherte, daß das Unternehmen ein rein wirtschaftliches sei —, sondern vor allem deswegen, weil dadurch die Widerstandskraft der Türkei, die ja von den Russen als ein ihnen reserviertes Land betrachet wurde, sich steigerte. Dies eben war die geheime Schwierigkeit zwischen Rußland und Deutschland hinsichtlich der Bagdadbahn. Trotzdem war sie nicht das Hauptproblem, welches diese beiden Staaten auf die Dauer auseinander brachte. Dies war, wie schon gesagt, Österreich!

Für Deutschland wäre es sicher am besten gewesen, wenn es seine kleinasiatisch-mesopotamischen Interessen für einen möglichst hohen Preis

[223]) Siehe Gr. Pol., Bd. 17, S. 75.

an England und Rußland verkauft hätte. Das hätte wohl eine Entspannung der Weltlage mit herbeiführen können. Mir scheint jedoch sehr zweifelhaft, ob der Verzicht auf die Bagdadbahn deutscherseits den Ausbruch eines Weltkrieges, wie Meinecke (Bündnisproblem S. 248) urteilt, verhindert hätte.

Eigenartig ist überhaupt die Haltung des Auswärtigen Amtes der Bagdadbahnfrage gegenüber. Wenn man die Siemens-Biographie von Helfferich, Bd. III, liest, gewinnt man den Eindruck, daß Siemens unter dem Druck des Auswärtigen Amtes die Erweiterung der Anatolischen Bahnen habe vornehmen müssen. Die Quellenpublikation des Auswärtigen Amtes bestätigt jedoch nicht, daß die Wilhelmstraße die Deutsche Bank gegen ihren absoluten Willen genötigt habe, ihr Unternehmen in der Türkei fortzuführen. Obwohl die großen Schwierigkeiten bei der Ausführung der Bahn Herrn v. Siemens, wie z. B. seine bei Helfferich, III, S. 104f. abgedruckten Briefe zeigen, zeitweise bis zur Verzweiflung brachten, lag ihm doch „die Lösung der Frage" im deutschen Sinne sehr am Herzen *). Derartige Verzweiflungsausbrüche Siemens', die in den Briefen an seine Frau zum Ausdruck kommen, finden ihre psychologische Erklärung darin, daß ein alter, unter körperlichen Schmerzen leidender Mann den ganzen Tag um das Bagdadbahngeschäft erfolglos in London oder Konstantinopel herumrennt und abends mit Ärger beladen sich hinsetzt und, sich nach Ruhe und Heimat sehnend, diese Zeilen schreibt. Sonst wären die ungeheure Zähigkeit und Energie Siemens , die er im Laufe der Jahre in dieser Frage zeigt, überhaupt unerklärbar. Bei Siemens beobachtet man immer die einem genialen Geschäftsmann eigene Zurückhaltung und Mäßigung, während das Auswärtige Amt ohne ein klares Ziel die Bank fortdauernd drängt. Das ist der Unterschied zwischen der Stellungnahme der Diplomatie und der Deutschen Bank dieser Frage gegenüber. Von einem direkten Druck des Auswärtigen Amtes auf die Bank kann aber, soweit aus den veröffentlichten Akten hervorgeht, nicht die Rede sein. Dieses Drängen der deutschen Diplomatie ist wohl auch in dieser Frage wie in mehreren anderen aus dem Geltungsbedürfnis in der Weltpolitik zu erklären, vergleichbar vielleicht am besten mit der deutschen Flottenpolitik um die Jahrhundertwende.

Die Veröffentlichung des kaiserlichen Irades, das die Konzession der Bagdadbahn an die Anatolische Eisenbahngesellschaft verlieh, wurde in Berlin mit großer Freude aufgenommen. Die Freude war um so größer, als man geglaubt hatte, daß die Entscheidung des Sultans zugunsten der Deutschen angesichts der feindlichen Unternehmungen gegen das deutsche Bagdadbahnprojekt nicht zu erhoffen wäre. Man sprach vielfach von der Vermehrung des deutschen Einflusses im Orient, die eine natürliche Folge der Konzession sein müsse, und von dem der Tätigkeit deutscher Industrieller, Kaufleute und Ingenieure eröffneten neuen Feld. Obwohl sich die Zeitungen darüber einig waren, daß die Konzessionierung der Bahn an die Anatolische Gesellschaft „ein Erfolg

*) Helfferich, III, S. 115, Brief Siemens' an seine Frau, vom 30. März 1900.

der deutschen Politik im Orient" sei, waren sie sich doch darüber klar, daß mit dem sofortigen Beginn der Arbeit nicht zu rechnen war. Denn die Konzession regelte trotz ihrer großen Tragweite nicht alles endgültig. Die Überweisung der finanziellen Garantie war die Voraussetzung für den Beginn des Baues. Und dies bildete „le point douloureux de la question". Ebenfalls wurde die Tatsache klar ausgesprochen, daß das deutsche Kapital allein für ein solches großes Unternehmen keine genügende Kraft besaß und das französische Geld zur Hilfe gezogen werden mußte [224]). So fand denn die Erteilung der endgültigen Konzession nicht dieselbe begeisterte Aufnahme in Deutschland wie die Erteilung der Vorkonzession von 1899, da das Unternehmen nicht ausgesprochen unter deutschem Einfluß stehe und man „keine nationale Hoffnung daran knüpfen" dürfe [225]). Der Abschluß der Konzession hatte also nicht alle Schwierigkeiten behoben, sondern, wie man auch in Berlin erkannte, es war mit noch größeren zu rechnen.

Ebensowenig brachte das sogenannte Irade selbst in Konstantinopel eine völlige Entspannung. Den Intrigen, die von verschiedener Seite getrieben wurden, wurde damit keineswegs ein Ende bereitet. Unmittelbar vor der Erteilung des Irades, am 2. Bayramtage, ließ ein französischer Bauunternehmer namens Bartisol durch einen Herrn Crespi bei der Pforte ein Gesuch überreichen, um die Konzession der Bagdadbahn ohne Garantie zu erlangen. Dieses merkwürdige Gesuch, das von Marschall als „coup de la dernière heure" bezeichnet wird, fand natürlich keine Beachtung in den türkischen Kreisen. Nach der Ablehnung desselben seitens der türkischen Regierung soll Herr Crespi an seinen Auftraggeber ein Telegramm gerichtet haben, das lautete: „On dit que vous êtes un escroc. Faites ce que vous pouvez faire" [226]).

Etwas später wünschten die Engländer, ihre Aydinlinie von Dinar bis Isparta zu verlängern. Der Sultan gab ihnen eine ausweichende Antwort, da er überzeugt war, daß die Engländer durch diese Verlängerung ihrer Aydin-Bahn den Verkehr der Bagdadbahnlinie nach Izmir abzulenken bezweckten, was Seine Majestät nicht zulassen wollte [227]). Unter diesen Umständen glaubte Abdulhamid, daß die sofortige Inangriffnahme der Verlängerung der Anatolischen Bahn von Konya nötig sei, um mit den Intrigen ein für allemal Schluß zu machen. Er eröffnete diese seine Absicht am 26. Februar sowohl Freiherrn von Marschall als auch Herrn Huguenin. Er könne solchen Konzessionsforderungen um so entschiedener Widerstand leisten, je früher der Bau begonnen werde. Er bat den Botschafter, in Berlin in diesem Sinne einzuwirken [228]).

Wir sehen hier, daß der Sultan die fremde Konkurrenz gegen die deutsche Gruppe ausspielen will, um die letztere zum sofortigen Bau zu nötigen. Er geht immerhin „von einem richtigen Gedanken" aus. Mar-

[224]) Vgl. hierfür Doc. dipl. fr., 2. Serie, II, S. 45f.
[225]) Siehe Alldeutsche Blätter, Nr. 4, 25. Januar 1902, S. 30.
[226]) Vgl. Gr. Pol., Bd. 17, S. 428.
[227]) Ebenda, S. 429.
[228]) Vgl. Marschall an das Auswärtige Amt, 1. März 1902, Gr. Pol., Bd. 17, S. 429.

schall war damit einverstanden. Er schrieb am Schlusse desselben Telegramms: „Erst mit dem Beginn des Baues hört die Bagdadbahn endgültig auf, eine „Frage" zu sein, und die Herbeiführung dieses Zustandes scheint mir auch aus politischen Gründen erwünscht zu sein."

Darauf wurden die Verhandlungen zwischen der türkischen Regierung und der deutschen Gruppe, unterstützt von der deutschen Botschaft, wiederum aufgenommen. Sie wurden von beiden Seiten mit äußerster Zähigkeit geführt und dauerten über ein Jahr. Erst am 21. März 1903 konnte die endgültige Form der Bagdadbahnkonzession und gleichzeitig ein Abkommen zwischen den beiden Parteien über die Inangriffnahme der ersten Sektion, Konya—Eregli, ratifiziert werden [229]). Es wurde dabei vereinbart, daß die Bagdadbahnlinie in Sektionen von je 200 km gebaut werden sollte. Die Gesellschaft verpflichtete sich, mit der Ausführung dieser Teilstrecken zu beginnen, sobald man die nötigen Garantien überwiesen habe. Die erste Sektion war die Konya—Eregli-Linie, 250 km.

Um deren Bau sofort in Angriff zu nehmen, überwies die türkische Regierung die Zehnten von Konya, Haleppo und Urfa der Gesellschaft als kilometrische Garantie [230]).

Bald darauf, am 13. April, wurde die „Société Imperial Ottomane du chemin de fer de Bagdad" durch die Anatolische Eisenbahngesellschaft und die Herren Auboyneau, Berger, Huguenin, Testa und Dr. Zander begründet [231]).

Auch der Abschluß der definitiven Bagdadbahnkonvention und der Beginn der ersten Teilstrecke Konya—Eregli bedeutete noch keineswegs das Ende des Bagdadbahnproblems; er war vielmehr der Anfang eines noch heftigeren Kampfes um die Bagdadbahn, welcher nunmehr hauptsächlich von den Kabinetten untereinander ausgefochten wurde. Das Bagdadbahnproblem bildet den Gegenstand erbittertster diplomatischer Kämpfe in dem letzten Jahrzehnt vor dem großen Kriege [232]).

Eine Darstellung dieser Auseinandersetzungen sowohl der Regierungen der Großmächte, als auch der Kapitalisten untereinander, d. h. die ganze Entwicklung der Bagdadbahn bis an die Schwelle des Weltkrieges, würde nun die Fortsetzung dieser Arbeit bilden.

---

[229]) Vgl. Helfferich, Georg v. Siemens, III, S. 138; Gr. Pol., Bd. 17, S. 432f., 434f. Ferner Doc. dipl. fr., 2. Serie, III, S. 27.

[230]) Gr. Pol., Bd. 17, S. 435.

[231]) Vgl. ebenda, S. 439.

[232]) Vgl. Paul K. Butterfield, The Diplomacy of the Bagdad Railway, 1890—1914, S. 22.

VI.

Was wollten die Deutschen im nahen Orient?

Die Frage, ob deutscherseits die Absicht einer Kolonisation türkischer Gebiete bestanden hat, ist vielfach in der Presse wie in politischen Kreisen erörtert und diskutiert worden. Es soll hier der Versuch gemacht werden, diese Frage, soweit sie zeitlich im Rahmen dieser Arbeit liegt, zu untersuchen.

Der Gedanke einer deutschen Kolonisation türkischer Gebiete, besonders Kleinasiens, taucht nicht erst mit dem Beginn der deutschen wirtschaftlichen Unternehmungen in der Türkei auf, sondern seine Wurzeln liegen reichlich ein halbes Jahrhundert zurück. Manche deutsche Forscher oder Gelehrte, die irgendwie im Orient zur Betätigung Gelegenheit fanden, sprachen von einer Kolonisation desselben seitens der Deutschen. Unter diesen Orientkennern ist in erster Linie Generalfeldmarschall Graf Helmut von Moltke zu erwähnen, der vier Jahre lang in der türkischen Armee aktiv tätig war. Im Spätherbst 1839 nach der Heimat zurückgekehrt, äußerte sich der große Soldat wiederholt über die politische und militärische Lage und über die Zukunft der Türkei. Im Jahre 1841 beschäftigte er sich in einem Aufsatz in der „Augsburger Zeitung“ [1]) mit der Zukunft der Türkei. Er kommt zu dem Schluß, daß die Erhaltung der Türkei nur in beschränktem Maße innerhalb einer natürlichen Grenze möglich sei [2]) und weist auf die Notwendigkeit einer deutschen Beteiligung an dem türkischen Erbe hin. Er sucht in den türkischen Gebieten die Heimat für deutsche Auswanderer: „Welches deutsche Gemüt ergreift nicht Wehmut beim Anblick der langen Züge unserer Landsleute, welche mit Weib und Kind und Habe eine neue Heimat jenseits des Weltmeeres suchen? Die Walachei ist ein Land, welches ihnen allen zur Aufnahme dienen könnte, welches auch für den Ärmsten auf der jetzt gebahnten Straße der Donau leicht, in wenigen Tagen und mit geringen Kosten zu erreichen ist. Dort finden sie einen überreichen Boden, die Wälder, die rauschenden Bäche und die Berge oder die Ebenen ihrer Heimat wieder. — Dann brauchte deutscher Fleiß nicht mehr nach den verpesteten Sümpfen und dem glühenden Himmel fremder Weltteile zu flüchten, und an den Ufern der stolzen Donau würde deutsche Sprache erklingen, deutsche Sitte wohnen von den schwäbischen Bergen bis zur Mündung der Sulina“ [3]).

[1]) Vgl. Moltke, Gesammelte Schriften, II, S. 298ff.
[2]) Ebenda, II, S. 306f.
[3]) Ebenda, II, S. 308.

Nochmals kommt Moltke 1844 auf diesen Gedanken zurück [4]). Er meint, daß Deutschland sich an der Mündung der Donau festsetzen müsse. „Wir hoffen, daß Österreich die Rechte und die Zukunft der Donauländer wahren und Deutschland endlich dahin gelangen werde, die Mündungen seiner großen Ströme zu befreien" [5]).

Der geniale Stratege spricht wiederholt über die Naturgaben, über den Reichtum der asiatischen Türkei und deren Eignung zur Besiedlung durch deutsche Kolonisten [6]).

Er schrieb 1841 in der „Augsburger Allgemeinen Zeitung" eine Abhandlung über „Deutschland und Palästina", in der er den Gedanken der Errichtung eines christlichen Fürstentums unter einem deutschen Fürsten entwickelt [7]).

Nicht nur der Soldat, sondern auch deutsche Gelehrte, namentlich Volkswirtschaftler, beschäftigten sich mit diesem Problem. 1848 vertrat Wilhelm Roscher in Übereinstimmung mit Friedrich List, mit Lassalle, Rodbertus und Leroy Beaulieu die Meinung, daß Kleinasien eins von den Ländern sei, welche „in Zukunft das Erbe Deutschlands bilden sollten" [8]). Kleinasien sei für die Aufnahme der deutschen Auswanderer viel geeigneter als Amerika. W. Rodbertus „hoffte, die Zeit zu erleben, wo die türkische Erbschaft an Deutschland gefallen sein wird, und deutsche Soldaten- oder Arbeiterregimenter am Bosporus stehen".

Auch Ludwig Roß, der bekannte Hallenser Archäologe, empfahl seinen Landsleuten mit Begeisterung eine deutsche Kolonisation Anatoliens [9]).

Professor Dr. A. Sprenger, der lange Jahre die Leitung der mohammedanischen Hochschule in Kalkutta innegehabt hatte, verfaßte im Jahre 1886 eine Broschüre unter dem Titel: „Babylonien, das reichste Land in der Vorzeit und das lohnendste Kolonisationsfeld für die Gegenwart". „Der Orient", führt Sprenger darin aus, „ist das einzige Territorium der Erde, das noch nicht von einer der emporstrebenden Nationen in Beschlag genommen worden ist; es ist aber das schönste Kolonisationsfeld . . .". Deutschland, fährt er fort, solle die Gelegenheit nicht verpassen, den Orient für sich in Anspruch zu nehmen, bevor „die Kosaken die Hand darnach ausstrecken". Dann habe „das Reich" in der Teilung der Erde den besten Teil errungen. Denn bei der Kolonisation des Orients würde das ganze deutsche Volk in allen seinen Schichten und Ständen gewinnen [10]). Sprenger sieht sich, da er überzeugt ist, daß diese Länder noch im Laufe des 19. Jahrhunderts in irgendeiner Weise sowieso in die Hände einer europäischen Macht fallen werden, genötigt, auf die „Ressourcen" und Wichtigkeit dieser Länder

---

[4]) Die Donaumündung in: „Gesammelte Schriften", II, S. 315ff.
[5]) Ebenda, II, S. 320.
[6]) Vgl. darüber Moltke, Gesammelte Schriften, Bd. VIII, S. XXXIII, LIII, LV, 34, 218ff., 239—245, 252, 257—260, 304ff., 308, 314ff., 517.
[7]) Vgl. Moltke, Schriften, II, S. 279.
[8]) Vgl. Deutschlands Ansprüche an das türkische Erbe, S. 11f.
[9]) Vgl. Siegmund Schneider, Die deutsche Bagdadbahn, S. 88ff.
[10]) S. 280f.

hinzuweisen. „Manche große Bewegung geht viel glatter von statten, wenn die öffentliche Meinung darauf vorbereitet ist und eine klare Übersicht über die Verhältnisse und eine richtige Schätzung der Ziele gewonnen hat“ [11]). Er schildert eingehend die Landschaften des alten Babyloniens, Assyriens und Syriens und zieht, gestützt auf die historischen Überlieferungen, die Möglichkeiten, die diese Länder für Betätigung der Menschen bieten könnten, in Erwägung [12]).

Etwas später entwickelte Dr. Karl Kärger, der bekannte Kolonialtechniker, dieselben Ideen in seiner Schrift „Kleinasien, ein deutsches Kolonisationsfeld“, die im Jahre 1892 erschien. Die Art der Kolonisation Kleinasiens denkt er sich folgendermaßen: Die Kolonisation soll von der Anatolischen Eisenbahngesellschaft übernommen werden. Die türkische Regierung soll dieser große zusammenhängende Landstriche überlassen und den deutschen Kolonisten einige Privilegien gewähren. Als Gegenleistung soll das Deutsche Reich mit der Türkei einen Vertrag abschließen, durch den es die Integrität der letzteren anerkennt und ihr Schutz gegen fremde Angriffe gewährt.

Dieses Programm ist aber, wie ersichtlich, sehr kühn und seine Durchführbarkeit höchst zweifelhaft. Der Verfasser verkennt auch nicht die Schwächen desselben: Ein solcher Vertrag würde für die Türkei „die wertvollste Gegenleistung“ bedeuten, „die sie auf politischem Gebiete überhaupt empfangen könne“. Für Deutschland sieht er darin „ein doppeltes Interesse, ein staatspolitisches und ein wirtschaftspolitisches“.

„Ein staatspolitisches, denn für das Deutsche Reich würde es die stärkste Gefährdung der herrschenden Stellung bedeuten, die es seit 1870 im europäischen Konzert einnimmt, wenn entweder Rußland oder England noch weitere Teile des Türkischen Reiches an sich reißen oder in eine irgendwie geartete Abhängigkeit bringen würden“.

Das wirtschaftspolitische Interesse liege darin, daß es angesichts der russischen, amerikanischen und englischen Wirtschaftspolitik, welche diese Länder immer enger gegen die europäischen Erzeugnisse verschließen, für Deutschland die alleinige richtige Wirtschaftspolitik sei, mit den anderen Staaten Europas und Asiens Handelsverträge abzuschließen, um sie dann später zu einer eigentlichen Zollunion zu erweitern. Da die Notwendigkeit auch für andere Staaten bestehe, daß sie denselben Weg verfolgen wie Deutschland, so würden durch diese vertraglichen Verhältnisse des Reiches mit der Türkei die Beziehungen Deutschlands zu den anderen Dreibundsmächten keine Trübung erfahren.

„Gelingt es dem Deutschen Reich, unter Bewahrung der Freundschaft mit Österreich und Italien, an welcher unter allen Umständen festzuhalten die politische Lage Europas zweifellos fordert, den Strom seiner Auswanderung in die fruchtbaren Gebiete der Türkei zu lenken und mit dieser eine engere zollpolitische Verbindung zu erlangen, so würde damit die ganze wirtschaftliche und auch politische Zukunft Deutschlands auf eine ungleich breitere und festere Grundlage gestellt werden, als

[11]) S. 265.
[12]) S. 246ff.

wenn das gegenwärtige Abströmen Hunderttausender von Landsleuten und Millionen von Kapitalien in Länder fortdauert, deren wirtschaftsfeindliche Haltung uns gegenüber von Jahr zu Jahr zunimmt."

Das ist die Entwicklung des deutschen Kolonisationsgedankens von Kleinasien in ihren großen Zügen bis um die Mitte der neunziger Jahre, wo die Alldeutschen, die zur Vertretung und Verbreitung des Deutschtums in der ganzen Welt berufen zu sein glaubten, diesen Gedanken mit Lebhaftigkeit wiederaufnahmen [13]). Sie veröffentlichten in den „Alldeutschen Blättern", dem Organ des „Alldeutschen Verbandes", ihre Meinungen über Kleinasien. 1896 erschien eine Flugschrift des „Alldeutschen Verbandes" unter dem Titel: „Deutschlands Ansprüche an das türkische Erbe", in der alle bisherigen Veröffentlichungen zusammengefaßt sind.

Die Grundgedanken dabei sind folgende: Die Bevölkerung des Deutschen Reiches nimmt jährlich um 600 000 Menschen zu [14]). Angesichts des engen Raumes, der dem deutschen Volke zur Verfügung steht, ist die Bevölkerung einer fortwährenden Auswanderung ausgesetzt. Die Auswanderer suchen sich zum größten Teil in den Vereinigten Staaten von Nordamerika eine Heimat. Diese gehen aber sowohl wirtschaftlich als auch national für das Deutschtum fast völlig verloren. Hieraus ergibt sich die Notwendigkeit, „den Strom der deutschen Auswanderung nach solchen Ländern zu leiten, die zum Deutschen Reiche selbst gehören". Deutschland besitzt aber keine Kolonien, welche geeignet wären, eine solch starke Einwanderung aufzunehmen. Es ist demnach notwendig, Deutschland solche Länder zu verschaffen, die in jeder Hinsicht den Zweck erfüllen. Seit langem ist aber von einzelnen Orientkennern auf die Bedeutung Kleinasiens für die Kolonisation von deutschen Emigranten hingewiesen worden. Vorläufig ist Kleinasien das geeignetste Land für die Aufnahme des Überschusses des deutschen Volkes [15]).

Nun fragen sich die alldeutschen Kreise, wie man zur Erwerbung türkischer Länder kommen solle: Soll Deutschland zu diesem Zwecke eine Politik treiben, welche die Zersprengung des türkischen Reiches zum Ziel hat? Sie antworten darauf mit „nein"! Wie soll man aber den eben angeführten Gedankengang mit diesem „Nein" vereinbaren, d. h. wie soll man dem türkischen Staatsgebilde gehörende Gebiete ohne dessen Aufteilung für Deutschland erwerben? Obwohl ihnen „selbstverständlich durchaus fern" liegt, „zu wünschen, das Deutsche Reich möge zur Erwerbung jener Gebiete eine kriegerische, auf die Aufteilung der Türkei gerichtete Politik befolgen", glauben sie doch, die Erbansprüche des Reiches schon jetzt anmelden zu müssen, da die letzten Ereignisse im

[13]) Es sei hier bemerkt, daß die Alldeutschen eine äußerst extreme kolonisationseifrige Richtung vertreten, die von der Politik des Auswärtigen Amtes stark unterschieden werden muß.

[14]) Der Bevölkerungsüberschuß im Deutschen Reich war im Jahre 1887: 605 115; 1888: 618 581; 1889: 619 483; 1890: 560 247; 1891: 675 751; 1892: 584 569; 1893: 617 511; 1894: 696 874; 1895: 725 790; 1896: 815 783; 1897: 784 634; siehe Statistik des Deutschen Reiches, Bd. 223, Berlin 1909, S. 2.

[15]) Siehe: Deutschlands Ansprüche an das türkische Erbe, S. 3f.

Orient die Auflösung des Osmanischen Reiches „in absehbarer Zeit als gegeben erscheinen lassen". Aus dieser Überzeugung vom nahe bevorstehenden Zerfall der Türkei heraus sehen sie sich veranlaßt, „erneut die öffentliche Aufmerksamkeit auf die mit der Auflösung der Türkei für das Deutsche Reich gegebene Möglichkeit des Erwerbes eines Ländergebietes hinzulenken, das von ebenso großer wirtschaftlicher, wie politischer Bedeutung für das Deutsche Reich werden könnte" [16]).

Die Alldeutschen billigen zwar die Politik des Reiches, die die Erhaltung bestehender Zustände im Orient erstrebt, weil auch sie die Bewahrung des Status quo für Deutschland als am meisten vorteilhaft erachten, sie wollen aber als Angehörige einer großen und kultivierten Nation es nicht der Regierung allein überlassen, wie Deutschland bei einer unvermeidlichen Liquidation der Türkei sich zu verhalten habe. In diesem Falle liegt es nach der Meinung der „Alldeutschen Blätter" im Gesamtinteresse Mitteleuropas, „wenigstens die asiatische Türkei als Staatsgebilde fortbestehen zu lassen; das deutsche Interesse verlangt aber zum mindesten, daß dann diese asiatische Türkei unter deutsche Schutzherrschaft gestellt werde, und das vorteilhafteste wäre für uns einerseits die Erwerbung Mesopotamiens und Syriens zu eigenem Besitz, andererseits die Schutzherrschaft über das kleinasiatische, im wesentlichen von Türken bewohnte Sultanat und die Einbeziehung Arabiens in die deutsche Interessensphäre bei völliger Autonomie seiner Bewohner" [17]).

Es ist hoch interessant, zu sehen, wie Prof. Hasse, der Präsident des „Alldeutschen Verbandes", einen Plan für deutsche Ansprüche im Falle einer Aufteilung der Türkei entwirft, während Lord Salisbury, wie wir im dritten Kapitel sahen, fast zu gleicher Zeit (August 1895) auf allen möglichen Wegen zu erfahren sucht, ob irgendeine europäische Regierung die Absicht hätte, die Erbschaft des „kranken Mannes" zu eröffnen.

Die Alldeutschen nahmen an, daß eine deutsche Herrschaft sowohl in Anatolien als auch in Mesopotamien keinen ernsten Schwierigkeiten seitens der dortigen Bewohner begegnen würde, da sie den Wohlstand derselben Länder möglichst heben würde; dafür sei die Kulturarbeit der Anatolischen Bahn von Haydar Pascha nach Ankara die stärkste Bürgschaft [18]). Sowohl das Klima als auch die Bodenbeschaffenheit dieser Länder würden aber ein weites Feld für deutsche Einwanderung, für deutschen Fleiß, deutsches Wissen bieten. Die Schutzherrschaft über diese Länder würde einen ungeheuren Gewinn für Deutschland bedeuten, einen Gewinn, dessen Bedeutung für das Reich etwa der Indiens für England gleich sein würde [19]).

[16]) Vgl. ebenda, S. 4.

[17]) Siehe Alldeutsche Blätter, 5. Jahrgang, Nr. 49, vom 8. Dezember 1895, S. 221f. Hier tritt die Extremität der phantasievollen politischen Gedanken der Alldeutschen mit voller Deutlichkeit an den Tag. Der Verfasser dieses Artikels hat sich offenbar gar nicht gefragt, woher Deutschland den Anspruch auf das türkische Erbe begründen soll.

[18]) Vgl. Deutschlands Ansprüche an das türkische Erbe, S. 4.

[19]) Ebenda, S. 5, und Alldeutsche Blätter, 5. Jg., Nr. 49, 8. Dez. 1895, S. 221f.

Nicht nur die Tatsache, daß die Besitzergreifung Kleinasiens für das deutsche Volk als „Kultivationsgebiet mit allen den unermeßlichen Vorteilen" einen unschätzbaren Gewinn bedeuten würde, spreche für die Erwerbung jener Gebiete, sondern auch andere Gründe: „Soll das deutsche Volk auf die Dauer im Stand sein, sich gegenüber anderen ihm an der Zahl weit überlegenen Völkern zu erhalten, so muß ihm ein weiterer Raum für seine Ausdehnung geschaffen werden".

Nach der Entwicklung der großen Völker in den letzten 50 Jahren zu schließen, würden hundert Jahre später die Angelsachsen eine Volksziffer von 927 Millionen, die Russen 275 Millionen aufzuweisen haben, während die Deutschen nur 146 Millionen gegenüber zu stellen haben würden. Es kommt nicht darauf an, ob diese Zahlen genau stimmen werden. „Soviel aber ist gewiß, sie weisen mit überzeugender Kraft auf die Notwendigkeit hin, auch dem deutschen Volke Raum für seine Ausdehnung und eine dementsprechende Vermehrung zu geben" [20]).

Es wird also hier die Schaffung eines weiteren Raumes für das deutsche Volk als eine Lebensfrage betrachtet. Die Vermehrung des deutschen Volkes in dem neu zu schaffenden Raume ist nach Ansicht der Alldeutschen eine Notwendigkeit für die eigene Existenz, da eine Erdrückung desselben zwischen den sich andauernd vermehrenden großen Völkern befürchtet wird.

Deutschland könne bei der Auflösung der Türkei nicht unbeteiligter Zuschauer bleiben, schon aus dem Grunde, weil sie ohne Zweifel eine bedeutende Machtverschiebung im Orient als Folge nach sich ziehen müsse, welche in ihrer Wirkung auf die politischen und kommerziellen Interessen sich fühlbar machen müsse.

Deutschland, das sich nun zu einer Weltmacht erhoben habe, sei berechtigt, überall da Anteil zu verlangen, wo die Besitz- und Machtverhältnisse eine Änderung erführen. Dank Kaiser „Wilhelm dem Großen" sei Deutschland zu einer Macht gelangt, welche „nicht mehr demütig zur Seite zu stehen braucht, wenn im Rate der Völker über die Geschicke der Welt entschieden wird, dessen Stimme aber um so mehr Anspruch auf Gehör hat, als die deutsche Politik gezeigt hat, daß diese Stimme nur im Interesse der Gerechtigkeit und des Friedens geltend gemacht wird".

Wenn die Auflösung der Türkei unvermeidlich sein werde, werde eine andere Macht kaum Einspruch gegen die deutschen Ansprüche an das türkische Erbe zu erheben haben, da Deutschland als Weltmacht dazu berechtigt sei, und es mehr als die anderen Großmächte solcher Gebiete bedürfe, um „die nationale und wirtschaftliche Erhaltung der Hunderttausende" von deutschen Auswanderern zu ermöglichen.

„Das Deutsche Reich kann es auf die Dauer nicht ertragen, daß diese Hunderttausende alljährlich nach fremden Weltteilen ziehen, wo sie deutsche Tatkraft und deutsche Gesittung fremden Völkern zuführen und dieselben stärken in ihrer nationalen und wirtschaftlichen Gegnerschaft gegen das Reich" [21]).

[20]) Vgl. Deutschlands Ansprüche an das türkische Erbe, S. 5.
[21]) Siehe Deutschlands Ansprüche an das türkische Erbe, S. 6.

Der zweite Grund, der für die Erwerbung türkischer Gebiete spräche, ist also machtpolitisch, während der erstere sich aus der Notwendigkeit für die Existenz des deutschen Volkes ergab.

Beachtenswert ist es, wie Prof. Hasse sich die Aufteilung der türkischen Gebiete unter den europäischen Staaten denkt: Eine Verständigung der europäischen Mächte über die Verteilung dieser Länder werde leicht zu erzielen sein, wenn man England sich nicht daran beteiligen lasse [22]). Die deutschen Politiker würden das „hoffentlich rechtzeitig" einsehen und zur Bewahrung europäischer, besonders aber deutscher Vorteile mit Rußland, Österreich-Ungarn, Italien und Frankreich ein Abkommen treffen, welches in Kraft treten solle, sobald die Türkei zusammenbräche.

Den so zusammengeschlossenen Kontinentalstaaten sollten die einzelnen Länder folgendermaßen zufallen: Armenien und Konstantinopel an Rußland, Galipoli, Saloniki und Novibasar an Österreich-Ungarn, Albanien und Tripolis an Italien und Ägypten und Tunis an Frankreich; die Balkanhalbinsel sollte unter den Balkanvölkern, Serben, Bulgaren und Griechen, verteilt werden. „Die ganze asiatische Türkei mit Ausnahme von Armenien wird an Deutschland überlassen. Dieses hat allein darüber zu befinden, in welcher Weise und in welcher Einschränkung es dort etwa die Herrschaft des Sultans, die Verwaltungstätigkeit der Türken oder die Selbstverwaltung der kleineren asiatischen Völker fortbestehen lassen und bis zu welchem Grade es etwa in den Tälern des Euphrat und Tigris die unmittelbare Verwaltung übernehmen will" [23]).

Die Folgen einer solchen Verständigung würden folgende sein:
1. Die Ruhe im Orient würde hergestellt, und den europäischen Völkern die Möglichkeit gegeben, sich ihren anderen Aufgaben zuzuwenden.

2. Die Balkanvölker würden damit ihre nationalen Ziele erreicht haben und ihre Arbeit an der Wirtschaft Europas anfangen können.

3. Das Gleichgewicht zwischen Rußland und Österreich-Ungarn auf dem Balkan wäre hergestellt und ihre Interessensphäre auf der Halbinsel der ewigen Unruhen international anerkannt.

4. Die Meerengen und der Übergang von Europa nach Asien wären „unter die Botmäßigkeit der drei europäischen Großmächte gestellt". Auf der europäischen Seite des Bosporus würden die Russen, auf der asiatischen Seite die Deutschen, auf der europäischen Seite der Dardanellen die Österreicher und auf der asiatischen Seite derselben wieder die Deutschen ihre Herrschaft ausüben.

Diese neuen Länderbesitze würden die strategischen Verhältnisse zwischen den Kontinentalmächten nur sehr wenig ändern. Diese würden noch immer mit langen Landgrenzen benachbart bleiben, und die kriegerischen Entscheidungen nach wie vor an der Weichsel und dem Dniepr auszufechten sein [24]).

[22]) Vgl. Alldeutsche Blätter, 6. Jahrgang, Nr. 37, 13. September 1896, S. 172.
[23]) Alldeutsche Blätter, 6. Jahrgang, Nr. 40, 4. Oktober 1896, S. 185.
[24]) Vgl. Alldeutsche Blätter, 6. Jahrgang, Nr. 40, 4. Oktober, 1898, S. 185.

Es ist sehr auffallend, daß hier England gar nicht in Rechnung gestellt wird. England könne nicht wagen, gegenüber den geschlossenen Kontinentalstaaten einen Krieg anzufangen, da das britische Reich diesen nicht nur zu Lande, sondern selbst zu Wasser unterlegen sein würde.

Die Ausschließung Englands und eine Verständigung mit Rußland ist jedoch für die Alldeutschen kein feststehendes Prinzip. Wenn sie das letztere vorziehen, so geschieht dies nur deswegen, weil sie überzeugt sind, daß das Zarenreich mehr Zugeständnisse machen würde als Großbritannien. Wenn das letztere bereit wäre, mehr Kompensationen zu bieten, so hätten sie nichts dagegen, daß die Aufteilung des türkischen Nachlasses mit England gegen Rußland vollzogen würde [25]).

Wenn aber trotz der im Orient gärenden Wirren die völlige Aufteilung des Osmanischen Reiches doch nicht eintritt, so halten die Alldeutschen „die Herbeiführung eines Zwischenstadiums eben im Sinne der Verwaltung Englands in Ägypten" für unvermeidlich. Auch in diesem Falle müsse man „eingedenk des Wortes beati possidentes" dafür sorgen, daß die für eine deutsche Kolonisation günstigen Länder nicht in fremde Hände fallen. Der Anteil Deutschlands an einem solchen Zwischenstadium müsse sich auf diejenigen Gebiete beziehen, welche das Deutsche Reich bei einer endgültigen Aufteilung für sich zu beanspruchen gedenke [26]).

Es wird ferner in den „Alldeutschen Blättern" eine Verständigung Rußlands mit England über die Aufteilung der Türkei im höchsten Grade befürchtet. In diesem Falle werde Deutschland bei der „Aufteilung eines Stückes der Welt wieder einmal wie gewöhnlich leer ausgehen". Im Zaudern liege Gefahr. Deutschland solle nur zugreifen. Wenn diese russisch-englische Übereinkunft wirklich zustande kommen sollte, so könne man sich vielleicht mit einem „Schachzug" helfen: Deutschland solle die Herrschaft über den Bosporus und die Dardanellen anderen Staaten überlassen, aber mit dem Sultan ein Abkommen treffen, durch das es ihm gegen Abtretung der arabisch bevölkerten Länder Mesopotamien und Syrien seine übrigen, türkisch besiedelten Gebiete in Kleinasien seinerseits garantiere. „Von allen Mächten verlassen, wird dem Sultan vielleicht überhaupt kein anderer Ausweg bleiben. Aber dann nicht makeln, sondern zugreifen!" [27]).

Wir wollen hier auf die Durchführbarkeit oder Undurchführbarkeit dieser Pläne, das heißt der Aufteilung des Orients ohne England, beziehungsweise ohne Rußland, bei der Deutschland, die jüngste von den am Orient interessierten Mächten, das größte und wertvollste Stück erhalten sollte, nicht eingehen. Soviel scheint mir aber sicher zu sein, daß sie einer ernsten Kritik gegenüber, die nach der Dynamik der realen politischen Kräfte fragt, unhaltbar sein würden. Wir wollen uns nur mit

[25]) Siehe ebenda, S. 186.
[26]) Vgl. Deutschlands Ansprüche an das türkische Erbe, S. 6f.
[27]) Vgl. Alldeutsche Blätter, 6. Jg., Nr. 41, 11. Oktober 1896, S. 189, und 6. Jg., Nr. 49, 6. Dez. 1896, S. 229.

der Feststellung begnügen, daß die Alldeutschen an die Gesundheit ihrer Gedanken und Pläne, sich auf die Macht des Reiches stützend, fest glauben: „Bei der heutigen Lage der Dinge", so lautet es in der schon erwähnten Schrift, „dürften solche Ansprüche Deutschlands alle Aussicht auf Berücksichtigung durch die anderen Festlandsmächte haben, sobald Deutschland nur mit Entschiedenheit seinen Willen nach dieser Richtung hin geltend macht" [28]).

Nicht nur die Alldeutschen, sondern auch andere deutsche Kreise, sogar jenseits der Reichsgrenzen, beschäftigten sich um dieselbe Zeit mit dem Kolonisations- und Aufteilungsplan des Orients.

In der Schweiz veröffentlichte der bekannte schweizerische Eisenbahnkönig Guyer-Zeller eine Flugschrift [29]), in der er den Großmächten die friedliche Teilung des Orients empfahl. Sein Vorschlag lautet dahin: Persien und eine Bucht von Kreta als Flottenstützpunkt kommen an Rußland, Marokko an Frankreich, Tripolis an Italien, Ägypten an England, Saloniki an Österreich, Kleinasien mit Mesopotamien, Syrien und Arabien an das Deutsche Reich. Das Merkwürdigste ist in diesem Plan, daß Konstantinopel mit dem größten Teil der damaligen europäischen Türkei Griechenland zugestanden wird!! Der Verfasser scheint ein großer Griechenfreund zu sein, der von einem Großhellenischen Reich etwa wie in der Antike träumt, ohne jedoch die gegenwärtigen politischen und völkischen Verhältnisse richtig einzuschätzen.

Diese Broschüre des Schweizers erregte auch in Österreich großes Aufsehen. Sie wurde mehrfach in österreichischen Blättern besprochen. Eine Besprechung derselben in der „Ostdeutschen Rundschau" fand sogar die den Deutschen zugedachten Teile des türkischen Reiches nicht genügend und meinte, daß man auch Marokko, zum mindesten einen Teil davon, dem Deutschen Reiche zukommen lassen müsse [30]).

Sowohl die Flugschrift selbst als auch diese österreichische Besprechung in der „Ostdeutschen Rundschau" wurden von Alldeutschen mit Freude begrüßt. Durch eine friedliche Aufteilung des Orients würden viele Menschen und Geld erspart werden, welche zu anderen nützlicheren Zwecken verwendet werden und „das alte Europa zu einem Schwung entgegenführen" könnten. Sie verliehen bei dieser Gelegenheit ihren Besorgnissen wegen der Ausschließung Deutschlands von dem türkischen Erbe in ihren Blättern den heftigsten Ausdruck: „Aber, aber! Wer mit offenen Augen um sich blickt, der sieht, daß wir schon mitten drin stehen in der Aufteilung des Ostens, nur vollzieht sie sich nicht auf einmal, sondern im Laufe der Jahrhunderte". Auch erhalte nicht „jeder einen Teil, sondern nur wer zugreift". England habe bereits Ägypten, Frankreich Algerien und Tunis, Österreich Bosnien, Rußland Bessarabien, die Krim, den Kaukasus. Turkestan und mehrere andere asiatische Länder für sich gesichert. „Und was hat das Deutsche Reich bekommen?

[28]) Siehe Deutschlands Ansprüche an das türkische Erbe, S. 7.

[29]) „Der Türkenherrschaft Ende" von Guyer-Zeller, Zürich, Albert Müllers Verlag, 1897. Die Broschüre ist mit zwei Karten versehen.

[30]) Vgl. Alldeutsche Blätter, 7. Jg., Nr. 33, 15. August 1897, S. 163.

Nichts! und zwar durch die eigene Schuld. Deshalb wollen wir mit allen Kräften daran arbeiten, endlich im deutschen Volke den Willen zu wecken nach Erwerbungen im Osten, die unserer Volkskraft angemessen sind" [31]).

In der ein Jahr später veröffentlichten Schrift von Georg Schiele „Was ist uns Anatolien?" [32]) wird über die Kolonisation Anatoliens eine andere Meinung vertreten als die von alldeutschen Kreisen. Schiele rät nämlich darin von der Kolonisation Anatoliens durch kleinbürgerliche Besiedlung ab [33]) und empfiehlt großkapitalistische landwirtschaftliche Großbetriebe nach dem Beispiel Amerikas an der Anatolischen Eisenbahn entlang. [34]).

Die „Alldeutschen Blätter" richteten im September 1898, als die englischen Eisenbahnpläne von Suez nach Kueit und die Konzessionsforderung des Grafen Kapnist zu einer Bahn von Tripoli nach Kueit gerüchtweise bekannt wurden, an das deutsche Kapital die Frage, „ob es denn nicht gerade den aus naheliegenden Gründen jetzt besonders günstigen Augenblick benützen wolle, sich selbst ein neues ergiebiges Arbeitsfeld, dem deutschen Volke aber eine Quelle steigenden Einflusses und auch des Wohlstandes zu erschließen". Ebenso forderten sie das Auswärtige Amt auf, es wolle dem deutschen Kapital eine Anregung in diesem Sinne geben [35]).

In den folgenden Jahren haben die Alldeutschen jede Gelegenheit benützt, auf die Bedeutung der asiatischen Türkei für eine deutsche Kolonisation hinzuweisen. Sie bringen dabei nichts Neues vor, sondern immer nur Wiederholungen derselben Gedanken [36]). Ebenso veranlaßte das Bekanntwerden der Bagdadbahnkonzession die Alldeutschen wiederum zu ihren phantasievollen, begeisterten Veröffentlichungen durch ihr Organ, die nur Wiederholungen der alten Gedanken sind.

Es ist noch zu bemerken, daß die Alldeutschen die Kolonisation des Orients nicht den Reichsdeutschen allein überlassen wollten, sondern sie waren von vornherein der Meinung, daß auch andere deutsche Stämme, wie die Österreicher und Schweizer, sich daran beteiligen sollten. Diese

[31]) Vgl. Alld. Blätt., 7. Jg., Nr. 22, 30. Mai 1897, S. 105.

[32]) Georg Schiele (Berlin) „Was ist uns Anatolien?" in den „Grenzboten" Nr. 38 und 39 vom 22. und 29. September 1898, S. 529—538 und 581—591.

[33]) „Ich schlage vor, diese akademischen Dissertationen über Kolonisation in Anatolien aufzugeben, erstens weil sie zwecklos, und zweitens weil sie schädlich sind. Sie können dem reellen Geschäft in Anatolien nur schaden. Denn wir haben allerdings Interessen in Anatolien. Für unsere Arbeiter zu Hause brauchen wir Land, nämlich Absatzländer, Märkte. Hier ist schon eine Kolonie gegründet worden, nicht eine politische, sondern eine kaufmännische, nicht eine Bauernkolonie, sondern eine des Kapitals, das deutsche Eisenbahnunternehmen . . ." Siehe ebenda, S. 537.

[34]) „Hier ist nur eine Betriebsart am Platze, das ist: der moderne Großbetrieb, ich möchte sagen, die moderne Landwirtschaft . . ." Ebenda, S. 586ff.

[35]) Vgl. Alld. Blätt., 8. Jg., Nr. 37, 11. Sept. 1898, S. 183, Vorderasien und die Großmächte. Diese Aufforderung zeigt, daß die Alldeutschen Kreise mit dem Auswärtigen Amte ohne jede Fühlung sind.

[36]) Vgl. z. B. Alld. Blätt., 11. Jg., Nr. 13, 30. März 1901, S. 152ff., 12. Jg., Nr. 29, 19. Juli 1902, S. 255ff.; 13. Jg., Nr. 38, 19. September 1903, S. 331ff.; 10. Jg., Nr. 15, 8. April 1900, S. 141; 15. Jg., Nr. 46, 18. Nov. 1905, S. 389f.

Idee der Kolonisation vom gesamten Deutschtum stammt übrigens nicht von Alldeutschen selbst, sondern sie übernahmen sie von Paul de Lagarde, der schon 1853 diesen Gedanken entwickelt hatte. Die Alldeutschen erklärten diese Forderung in Übereinstimmung mit de Lagarde für eine nationale Notwendigkeit. Die gemeinsame Kolonisation der asiatischen Türkei durch das gesamte deutsche Volkstum sei ein Mittel, welches einzig im Stande sein werde, „die Deutschen einig zu machen". Dies sei die „einzige Arbeit, welche die Nation als Nation vornehmen" könne [37]).

Diese Veröffentlichungen der Alldeutschen blieben freilich nicht ohne Wirkung auf die öffentliche Meinung in anderen Ländern. In der russischen, englischen und französischen Presse wurden sie als Beweis dafür angeführt, daß Deutschland Vorderasien zu einer Kolonie zu machen bestrebt sei. Es möge an dieser Stelle gestattet sein, einige charakteristische Beispiele zu erwähnen, da hier die ganze Polemik, so sehr sie auch interessant ist, nicht verfolgt werden kann.

Die russische Zeitung „Novosti" schrieb am 20. April 1899, die alldeutschen „Agenten predigten offen den Gedanken einer Vereinigung Kleinasiens mit Deutschland" [38]).

Als der deutsche Kaiser sich auf der Orientreise befand, veröffentlichte die russische Zeitschrift „Ruski Trud" die Übersetzung der vom Alldeutschen Verband herausgegebenen Flugschrift „Deutschlands Ansprüche an das türkische Erbe" mit unfreundlichen Kommentaren, in denen der Alldeutsche Verband wegen seiner Agitation angegriffen wurde [39]). Auch „Novoje Vremja", bekanntlich das Organ der Panslavisten, blieb den alldeutschen Publikationen gegenüber nicht gleichgültig: „Offenbar hat unser allzu passives Verhalten Kiautschou gegenüber den braven Michel ganz bedeutend in die Irre geführt. . . . Deutschland muß volle Gewißheit darüber erhalten, daß wir keinerlei neue Rechte und Unternehmungen anerkennen und alles, was internationale Gründer dort (in der Türkei) unternehmen, als res nullius ansehen werden" [40]).

Nicht weniger unfreundlich waren die Stimmen der englischen Presse: Sir Ellis Ashmed Bartlett ließ in der „Pall Mall Gazette" einen Brief an die Öffentlichkeit ergehen, in dem sich der folgende Satz findet: „Die Deutschen verschlucken einfach die ganze Türkei" [41]). In demselben Jahr 1899 veröffentlicht „Honkong Daily News" einen unglaublich merkwürdigen Artikel, der einen phantastischen Plan den Deutschen vorschlug. Der Vorschlag lautete dahin, daß Deutschland ganz Vorder- und Mittelasien zu einer deutschen Kolonie machen solle durch den Bau einer Telegraphenlinie und einer Eisenbahn, die etwa folgende

[37]) Vgl. Deutschlands Ansprüche an das türkische Erbe, S. 15, ferner Alld. Blätt., 5. Jg., Nr. 49, 8. Dez.

[38]) Siehe Alld. Blätt., 9. Jg., Nr. 29, 16. Juli 1899, S. 234.

[39]) Siehe Alld. Blätt., 8. Jg., Nr. 45, 6. Nov. 1898, S. 233.

[40]) Vgl. Berliner Tageblatt, Nr 344, vom 9. Juli 1899. Das Blatt findet diese Sprache der russischen Zeitung „unverschämt".

[41]) Berliner Neueste Nachrichten, Nr. 282, vom 19. Juli 1899, S. 234.

Trace haben würde: Antiochia—Aleppo—Bagdad—Ispahan oder Teheran—Meschhed—Balkh—Faizabat—Jarkand oder Kaschgar—Lobnoor—Suchon—Kalgan—Peking—Kiautschou. Die Kosten, welche das Deutsche Reich hierfür aufzubringen haben würde, würden nach Ansicht dieses Blattes sicher geringer sein als die, die durch die Vermehrung der deutschen Flotte entstehen würden. Wichtig ist für uns in diesem Artikel, der offenbar mit einem unglaublich phantastischen Plan einen deutschen Schutzgürtel für England gegen Rußland errichten will, daß Kleinasien schon als eine deutsche Kolonie betrachtet wird[42]).

Ebenso ist die Befürchtung der französischen Presse wegen einer deutschen Kolonisation der türkischen Gebiete nicht minder heftig. Schon 1894 nahm die „Republique Française" die Fahrt des deutschen Botschafters in Konstantinopel, des Fürsten Radolin, nach dem Badeort Bursa (Brussa) zum Anlaß, solchen Besorgnissen Ausdruck zu verleihen: „... Der Botschafter führte ein namhaftes Gefolge von Ingenieuren und Gelehrten mit sich. Die Invasion der Deutschen in die Türkei reicht schon einige Jahre zurück. Alle Zweige der Zivil- und Militärverwaltung, ebenso wie die Bergwerks- und Transportunternehmungen, sind bekanntlich von Deutschen bevölkert. Aber seit der Ernennung des Fürsten Radolin hat die deutsche Invasion einen noch viel beunruhigenderen Aufschwung genommen. Alle diese Deutschen, die hierher kommen, sind ebensoviele Pioniere der Germanenfamilie. Nach dem Tempo, in welchem jetzt die Dinge gehen, wird Kleinasien bald sich in eine größere deutsche Kolonie verwandelt haben"[43]). André Chéradame spricht auch in seiner Schrift „Le Chemin de fer de Bagdad" über die deutschen Kolonisationsabsichten Kleinasiens, indem er sich auf die Veröffentlichungen Sprengers, Kaergers usw. und des Alldeutschen Verbandes beruft[44]). So auch R. Perraud in seinem Aufsatz „L'Allemagne et le Bagdadbahn". Dieser behauptet, daß die Bagdadbahn für die Unabhängigkeit der Türkei schädlich sei, und Deutschland die Türkei kolonisieren wolle. Die Jungtürken sollen gewaltsam die Konzession zurücknehmen und die Bagdadbahn nicht deutsch, aber auch nicht international, sondern türkisch machen[45]).

Selbst in der eigenen Heimat blieben die Alldeutschen wegen ihres übertriebenen Kolonisationseifers für türkische Gebiete nicht ohne Presseangriffe. Die „Kölnische Zeitung" attackierte sie in ihrer Nummer 1009 vom 26. Oktober 1898 aus Anlaß der oben erwähnten Publikation der russischen Übersetzung der Broschüre „Deutschlands Ansprüche an das türkische Erbe". Sie beschuldigte den Alldeutschen Verband, feindliche Stimmungen im Ausland hervorzurufen und richtete eine Mahnung an

[42]) Siehe Alld. Blätt., Nr. 27, 2. Juli 1899, S. 217.
[43]) Siehe Alld. Blätt., 4. Jg., Nr. 28, 8. Juli 1894, S. 116.
[44]) Vgl. André Chéradame, Le Chemin de fer de Bagdad, Paris 1903, S. 530f.
[45]) Vgl. Raymond Perraud: L'Allemagne et le Bagdadbahn, erschienen in: „La Revue", Nr. 5, Mars 1909.

die Schriftleitung seines Organs. Professor Hasse wies aber derartige Beschuldigungen mit Entschiedenheit zurück, indem er, sich auf Persönlichkeiten wie Moltke, Kaerger, Sprenger berufend, seine Ideen noch einmal klar zu machen suchte [46]). Als im Jahre 1903 durch einen Brief des Direktors der Deutschen Bank, Herrn Gwinner, an die „Frankfurter Zeitung" bekannt wurde, die türkische Regierung habe von der die Konzession besitzenden Gruppe verlangt, sie müsse sich verpflichten, längs der Bahn keine konzentrierte Kolonisation von Europäern zu treiben, schrieb dasselbe Blatt: „Dieses Verlangen ist durch das Verhalten übereifriger Kolonisationsschwärmer provoziert worden, die namentlich in Alldeutschen Kreisen zu finden sind, und die durch die fortgesetzten Vorträge und Broschüren das Mißtrauen der türkischen Regierung erweckt haben" [47]).

Soweit die veröffentlichten Quellen besagen, ist in Deutschland die amtliche Stellungnahme gegenüber dem Gedanken einer Kolonisation der asiatischen Türkei rein negativ.

Georg von Siemens will die vorderasiatischen Unternehmungen als rein wirtschaftlich betrachtet wissen. Sie verfolgten keinerlei politische Ziele, sondern nur das Ziel der wirtschaftlichen Hebung des Landes. In der Diskussion eines im Jahre 1900 von der Berliner Abteilung der „Deutschen Kolonialgesellschaft" veranstalteten Vortrags über „Kleinasien als deutsches Kolonisationsland" [48]), ergriff Georg von Siemens das Wort und führte folgendes aus: Obwohl die Leitung der „Anatolischen Eisenbahngesellschaft" in deutschen Händen liege, so sei sie nicht eine deutsche Gesellschaft, sondern eine türkische, welche dem türkischen Rechte unterstehe. Es erscheine ihm höchst zweifelhaft, ob die türkische Regierung in Kleinasien, „dem Kernland ihrer Herrschaft und dem Zentrum ihrer mohammedanischen Bevölkerung", einem fremden Elemente unter Beibehaltung seiner Nationalität die Kolonisation gestatten würde. Denn sie habe mit ihren christlichen Untertanen (Rajahs) im ganzen Lande genug zu tun. Es sei aber aussichtslos, ohne die Beibehaltung eigener Nationalität und ohne Unterstützung der heimatlichen Diplomatie an eine Kolonisation in Kleinasien zu denken.

Ferner seien die türkischen Grundbesitzrechte so unklar, daß der Erwerb des Grundbesitzes für den Kolonisten sehr schwer möglich sei und man dessen Sicherstellung als Eigentum nicht verbürgen könne [49]). Von der Ansiedlung deutscher Kolonisten in Kleinasien, wo eine Bevölkerung sich befindet, „deren Tradition der unsrigen widerspreche, könne er nur abraten". Die Schwierigkeiten, welche die Natur entgegenstelle, seien viel leichter zu beheben, als diejenigen einer der Zahl nach stärkeren, ganz anders gearteten Bevölkerung.

[46]) Vgl. Alld. Blätt., 8. Jg., Nr. 45, 6. Nov. 1898, S. 233.
[47]) Siehe Alld. Blätt., 13. Jg., Nr. 20, 16. Mai 1903, S. 188.
[48]) Der Vortrag war von dem bayerischen Major a. D. Schlagintweit gehalten.
[49]) Siehe über die Grundbesitzverhältnisse in der Türkei einen Aufsatz in: Alld. Blätt., 6. Jg., Nr. 28, 12. Juli 1896, S. 125f., und Nr. 29, 19. Juli 1896, S. 129f.

Aus diesen Gründen lägen der Anatolischen Eisenbahngesellschaft politische oder kolonisatorische Absichten ganz fern. „Sie sei ein Verkehrsunternehmen, das durch Aufschließung der asiatischen Türkei unserer Industrie und unseren Technikern Arbeit und Verdienst zu verschaffen und auf diese Weise unserem Vaterlande zu nützen suche. Man würde eine Krankheit in das Unternehmen tragen und Mißtrauen in der Türkei erwecken, wenn man mehr verlange“ [50]).

Aus dieser Ausführung geht klar und eindeutig hervor, was Siemens, der eigentliche Leiter der Gesellschaft, mit den kleinasiatischen Unternehmungen bezweckte und weshalb er die Kolonisation Kleinasiens durch Deutsche, für die manche Kreise schwärmten, für unmöglich hielt. Überhaupt steht Siemens der deutschen Zukunft im Orient sehr skeptisch gegenüber. Angesichts ungeheurer Schwierigkeiten möchte er sich am liebsten, wie einst Bismarck, von diesen Geschäften fernhalten. „Nichts ist leichter für uns“, schrieb er am 26. Januar 1901 an Sir Edward Law, „als uns auch heute noch aus diesen Affairen zurückzuziehen, deren politischer Nutzen für uns gleich Null und deren finanzieller Vorteil minimal ist, und den Russen und Franzosen freie Hand zu geben. Diese werden die Erben des vorübergehend von Deutschland gewonnenen Einflusses sein“ [51]).

Die Quellenpublikation des Auswärtigen Amtes enthält keine Stelle, aus der man eine politische oder kolonisatorische Absicht der deutschen Regierung mittels wirtschaftlicher Unternehmungen entnehmen könnte. Nach einer Mitteilung von Geheimrat Stieve soll sich auch kein Aktenstück im Archiv des Auswärtigen Amtes darüber finden. Es ist von deutschen politischen Kreisen immer wieder betont worden, daß das Unternehmen, wie wir im Laufe der Darstellung oft gesehen haben, rein wirtschaftlicher Natur sei und keinerlei politische Absichten dahinter steckten. Dem Reichskanzler Bülow gelang es bei seiner Danziger Unterredung am 14. September 1901, sogar die mißtrauischen russischen Staatsmänner davon zu überzeugen [52]). Als der Sultan zur Zeit der Vorkonzession, im November 1899, von einem Minister darauf aufmerksam gemacht, in einer Audienz Marschall gegenüber sich etwas mißtrauisch gegen die deutschen Kolonialabsichten zeigte, konnte ihn der Botschafter mit folgenden Ausführungen beruhigen: Deutschland müsse „als Kolonialmacht in erster Reihe dahinstreben, die weiten Strecken seines kolonialen Gebietes, die in der gemäßigten Zone liegen, zu entwickeln“. Das eigene Interesse gebiete Deutschland, „die deutsche Auswanderung, soweit darauf überhaupt eine staatliche Einwirkung möglich sei, den Gebieten zuzuführen, wo sie dem Mutterlande Nutzen bringen, nicht aber dem Auslande, wo die Arbeit unserer Kolonisten vornehmlich dem letzteren zugute komme. Die Absicht, Kleinasien zu

[50]) Vgl. Helfferich, Georg von Siemens, Bd. III, S. 75ff. Die Wiedergabe des Inhalts einer eigenen Aufzeichnung von Siemens.

[51]) Ebenda, S. 123f.

[52]) Vgl. Aufzeichnung Bülow, Gr. Pol., Bd. 18, Kapitel CXVI, Nr. 5392 und 5395.

kolonisieren, bestehe bei der Kaiserlichen Regierung nicht. Wenn aus Anlaß des Bahnbaues einzelne Deutsche sich im Türkischen Reiche niederließen, so werde der Sultan sich darüber nicht zu beklagen haben, da ihm die Deutschen als ein ruhiges und friedliches Element bekannt seien“ [53]).

Die im Kapitel V besprochenen Bestrebungen der Deutschen, die Bahn in ein internationales Unternehmen zu verwandeln, und deren Bestätigung seitens des Auswärtigen Amtes dürften auch einen Beweis dafür liefern, daß in offiziellen Kreisen Deutschlands die direkte Beschlagnahmung Kleinasiens als eine deutsche Kolonie nicht beabsichtigt war.

Über die Stellungnahme der Türken selbst zu der Kolonisationsfrage wissen wir quellenmäßig leider sehr wenig. Es sind keine offiziellen türkischen Quellen vorhanden, und deshalb sind wir auf die fremdländischen Quellen angewiesen, die aber herzlich wenig darüber Auskunft geben.

Der Sultan selbst scheint der Ansiedlung deutscher Kolonisten in seinem Lande nicht ungünstig gesinnt gewesen zu sein. Im Januar 1893 sagte er dem deutschen Botschafter Fürsten Radolin: „Wenn gesagt wurde, er fürchte sich vor einer Kolonisation der Deutschen in Kleinasien, so sei dies nicht der Fall, er würde glücklich sein, wenn das Land von dem ihm so sympathischen, fleißigen und ehrlichen deutschen Element bebaut würde“ [54]).

General von der Goltz teilt in einem Aufsatze [55]) mit, daß Abdulhamid II. in einer längeren Audienz ihm gegenüber den Wunsch geäußert habe, das Land längs der Bahn von deutschen Kolonisten besiedelt zu sehen. S. M. soll ferner den General ersucht haben, diesen seinen Wunsch nach Berlin zu übermitteln [56]).

Es ist sicher, daß die Gegner der Deutschen in Konstantinopel bei den Türken gerade mit den Kolonisationsabsichten der Deutschen operiert haben, um das Unternehmen an sich zu reißen, oder es zum Scheitern zu bringen [57]). Überhaupt waren die Türken, sei es durch derartiges Aufmerksammachen von fremder Seite her, sei es durch die Publikationen der Alldeutschen und mancher deutscher Kolonisationseiferer, nicht nur speziell den deutschen, sondern auch allen fremden Unternehmungen gegenüber sehr mißtrauisch [58]). Die eigentlichen Motive dieses manchmal vielleicht etwas übertriebenen Mißtrauens sind aber zum größten Teil in der historischen Entwicklung der ausländischen Unternehmungen im Lande zu suchen. Es waren die Europäer, die man zur Reorganisation des Landes dorthin gerufen hatte. Was hatte man aber durch diese fremde Mitwirkung seit Jahrzehnten erreicht? In welchem Zweige der

[53]) Siehe Gr. Pol., Bd. 14, II, S. 496f.
[54]) Siehe Gr. Pol., Bd. 14, II, S. 458.
[55]) Siehe Colmar v. d. Goltz: Die deutsche Bagdadbahn in: Velhagen und Klasings Monatshefte, 14. Jg., Heft 6, Februar 1900, S. 697—704.
[56]) Ebenda, S. 698.
[57]) Vgl. Gr. Pol., Bd. 14, II, S. 505 oben.
[58]) Vgl. Helfferich, G. v. Siemens, Bd. III, S. 77.

Staatsverwaltung oder des öffentlichen Lebens war eine völlige Heilung eingetreten? Fast nichts und nirgends!

Die Schuld an dieser Ergebnislosigkeit mag sich auf beide Seiten verteilen. Jedenfalls hatten es die Ausländer den Türken erleichtert, sich mit Anleihen unter schweren Bedingungen so zu belasten, daß sie für deren Tilgung neben dem Finanzministerium ein fremdes Finanzinstitut, die „Dette Publique Ottomane" errichten mußten. Ferner hatte man ihnen die Erteilung von Konzessionen an fremde Gesellschaften empfohlen. Alle diese Maßnahmen hatten zur Folge gehabt, daß das Land nicht gerettet wurde, sondern allmählich in fremde Hände überging. Überall und bei jeder Gelegenheit mischten sich die Europäer in die türkischen Angelegenheiten hinein, so daß man manchmal zweifeln muß, ob die Türkei überhaupt als ein souveräner Staat bezeichnet werden konnte. Gerade wirtschaftliche Unternehmungen gaben zu politischen Einmischungen Anlaß. Im Laufe dieser Arbeit haben wir oft genug Beispiele von solchen fremden Einmischungen gesehen: Flottendemonstrationen, Kriegsdrohungen usw. Die Türken erkannten dieses allmähliche Handlegen der Europäer auf ihr eigenes Land. Deshalb sträubten sie sich gegen die Begünstigung der Fremden und stellten ihnen bei der Erteilung der Konzessionen große Schwierigkeiten entgegen, um neben den schon bestehenden Kapitulationen kein neues Verhängnis auf sich zu nehmen. Sowohl Marschall [59]) als auch W. Pressel [60]) geben zu, daß dem türkischen Mißtrauen und der „eigenartigen Geschäftsbehandlung auch gewisse ernstere Motive zugrunde liegen". In der Tat hatte es sich im Laufe der Zeit erwiesen, daß gewisse Unternehmungen der Europäer lediglich dazu da waren, im günstigen Moment als Werkzeug für „Interventionen, weitgehende Ansprüche und andere schönen Dinge" benützt zu werden [61]). Ein Zeugnis für solche Mißbräuche legt das Werk von Sir William Andrew: „The Euphrates Valley Route to India, in connection with the Central Asian and Egyptian Questions" (London 1882) an den Tag [62]).

Bei der Verfolgung des kleinasiatischen Kolonisationsgedankens haben wir gesehen, daß von Anfang an die Auffassung von der Unhaltbarkeit des Osmanischen Staatsgebildes ihm zugrunde liegt. Eine Aufteilung der Türkei scheint allen, die diese Idee vertreten haben, unvermeidlich; darauf wollen sie die öffentliche Meinung, wie Sprenger es formuliert, vorbereiten, damit dann Deutschland an dem türkischen Erbe sich leichter beteiligen kann. Es ist seit jeher der Gedanke gepredigt worden, daß im Falle einer Auflösung der Türkei Deutschland keineswegs beiseite geschoben werden dürfe. Der nahe Orient sollte zwar nach Ansicht der Alldeutschen dem deutschen Volk den „Ersatz" geben für das, was es „in Afrika entweder nicht erreicht oder wieder preisgegeben"

---

[59]) Vgl. Gr. Pol., Bd. 14, II, S. 498.

[60]) In Pressels „Wiederaufbau von Anatolien durch Belebung und Organisation der nationalen Arbeit"; vgl. H. Loehnis, Beiträge zur Kenntnis der Levante, S. 117ff.

[61]) Vgl. Alld. Blätt., 9. Jg., Nr. 29, 16. Juli 1899, S. 234f.

[62]) Vgl. ebenda, S. 235, nebst Fußnote.

hatte. „Es sei kein Zweifel", heißt es weiter, „daß dieser politische Gedanke an sich durchaus gesund und nicht aussichtslos war, wenn er auch einigermaßen in Widerspruch stand mit der deutschen Politik, die territoriale Integrität der Türkei zu erhalten; es kam auf die Ausführung alles an". Die Alldeutschen Blätter bedauern es, daß wegen der Bagdadbahn alle anderen Interessen im Orient vernachlässigt worden seien und jetzt nun die Bagdadbahn selbst durch Internationalisierung derselben für Deutschland verloren gegangen sei [63]). Trotzdem hatten sie aber wiederholt zum Ausdruck gebracht, daß die Erhaltung des türkischen Reiches am meisten vorteilhaft für deutsche Interessen sei [64]). Sie erachteten dabei als „selbstverständlich", daß „die deutschen Unternehmungen in der Türkei unter deutschem Schutze stehen" müßten. Diese seien aber „deshalb noch lange nicht Agenturen für politische Bestrebungen, welche den Bestand des türkischen Reiches gefährdeten". Sie haben auch nie von der deutschen Diplomatie verlangt, daß die letztere eine Politik treiben möge, die auf die territoriale Erwerbung gewisser türkischer Gebiete als deutsche Kolonie zielte.

Noch weniger sind territoriale Erwerbungsbestrebungen türkischer Länder in amtlichen Kreisen zu beobachten. Dagegen würde man aber nichts haben, wenn einige Deutsche sich im Osmanischen Reiche niederließen [65]). Von einer Massenansiedlung der deutschen Kolonisten in Kleinasien ist jedoch bei den deutschen Politikern keine Rede.

Wir wollen hier nicht eingehend untersuchen, ob verschiedene Länder im osmanischen Reiche zu einer europäischen Kolonisation klimatisch überhaupt geeignet waren. Darüber sind verschiedene Meinungen vertreten worden. Gegenüber den bisher wiedergegebenen günstigen Urteilen halten M. Oppenheim [66]) und S. Schneider [67]) manche dieser Länder, besonders Mesopotamien und Syrien, zur Ansiedlung deutscher Kolonisten für klimatisch ungeeignet. Das Klima Anatoliens wäre aber unter allen Umständen zu diesem Zwecke leicht erträglich [68]). Ein gewisser P. S. kann sogar die grünen Bergketten und Täler, die er von Bulgurlu (hinter Skutari) aus sieht, als er seinen „Blick nach Osten schweifen läßt", vom deutschen Mittelgebirge nicht unterscheiden [69]). Derselbe Reisende fühlt sich in der kleinasiatischen Stadt Bursa ganz heimisch und träumt von den fleißigen Schwaben als Kolonisatoren in diesem Lande [70]). Alfons Paquet schreibt

---

[63]) Vgl. Alld. Blätt., 13. Jg., Nr. 38, 19. September 1903, S. 338.
[64]) Vgl. z. B. Alld. Blätt., 9. Jg., Nr. 29, 16. Juli 1899, S. 235.
[65]) Vgl. Gr. Pol., Bd. 14, II, S. 496.
[66]) Vgl. Max Freiherr von Oppenheim: Zur Entwicklung des Bagdadbahngebietes usw., S. 156.
[67]) Vgl. Siegmund Schneider: Die deutsche Bagdadbahn usw., S. 88ff.
[68]) Vgl. Georg Schiele, Was ist uns Anatolien, S. 532.
[69]) Vgl. Alld. Blätt., 11. Jg., Nr. 34, 24. August 1901, S. 395.
[70]) „Am Abend saß ich in dem netten und reinlichen Hotel, draußen rieselte ein feiner Regen nieder, der in der Qualität verzweifelt an ‚Salzburger Schnürl' erinnerte, und trotzdem wir Ende Juni schrieben, war es recht kühl. Wieder überkam mich jenes Heimatsgefühl; ich konnte sogar nicht die Empfindung bekommen, daß ich in der türkischen Stadt Kleinasiens saß, ganz in der Fremde, fern von der Heimat. Mir kam der Gedanke, was wohl aus diesem Lande werden könnte, bei dem

in seinem Aufsatz „Die Deutschen in Kleinasien": „Kleinasien gehört zu den Ländern, ... die ... für eine Massenansiedlung europäischer Menschenüberflüsse ernstlich in Betracht kommen [71]).

Außer den klimatischen Schwierigkeiten in manchen Gebieten hatte man bis jetzt mit der Ansiedlung fremder Elemente schlechte Erfahrungen gemacht. Selbst die mohammedanischen Kolonisten, die aus anderen Gegenden kamen und seitens der türkischen Regierung in Syrien und Mesopotamien „in kompakten und starken Dörfern" angesiedelt wurden, hatten gegen die Angriffe der einheimischen Volksstämme, Beduinen und Drusen, nicht Stand halten können und waren von diesen völlig ausgerottet worden [72]). Es war also leicht zu erkennen, daß die Haltung dieser Stämme den ganz fremden europäischen Kolonisten gegenüber, welche obendrein anderer Religion waren, viel schlimmer sein würde. Zu schweigen von den Rechtsumständen, die in diesen Ländern die Ansiedlung der Ackerbaukolonisten höchst erschwerten [73]).

Wie dem auch sei, so ist doch festzustellen, daß deutscherseits wenigstens von offizieller Seite, nicht beabsichtigt wurde, gewisse türkische Gebiete als Kolonie zu erwerben; wohl aber begünstigte die offizielle deutsche Politik eine fortwährende Ausdehnung der deutschen wirtschaftlichen Unternehmungen, was die Niederlassung z a h l r e i c h e r Deutscher, sowohl Kapitalisten und Angestellten als auch Arbeiter und Bauern naturgemäß zur Folge haben mußte. Die Türkei war also für das offizielle Deutschland das Feld, wo die deutsche Industrie Rohmaterialien und Absatz finden würde. Die wirtschaftlichen Unternehmungen sollten nicht vornehmlich zu politischen Zwecken dienen, sondern zu wirtschaftlichen.

Nach dieser Feststellung können wir uns nun fragen, was die wirtschaftliche Festsetzung einer Macht in einem fremden Lande für dieses bedeutet. Wir dürfen nicht vergessen, daß diese Geschichte im Zeitalter des Großkapitalismus und des Imperialismus vor sich geht. Gerade in diesem Zeitalter ruhte die Staatsmacht zu einem wesentlichen Teil auf seinen wirtschaftlichen Kräften. Wer seine Wirtschaft in die Hände der Fremden legt, der überläßt ihnen auch sein politisches Schicksal ganz automatisch. Deutschland wollte zwar Kleinasien nicht als Kolonie in Beschlag nehmen, es wollte sich aber dort wirtschaftlich festsetzen und damit entscheidenden Einfluß auf den türkischen Staat gewinnen. Es wäre nicht zu vermeiden gewesen, daß Deutschland in erster Linie die Vorteile seiner Unternehmer berücksichtigte. Das deutsche Großkapital sollte sich in Kleinasien betätigen, wo ihm große Gewinne versprochen wurden. Auf wessen Kosten würde es aber zu solchen Gewinnen kommen? Selbstverständlich auf Kosten des Landes selbst und seiner

---

fruchtbaren Boden und herrlichen Klima, wenn sich fleißige Schwabenhände hier rühren würden; wie rasch würden sie, die sich in der Ebene des Banats, in Posen und sogar in Palästina heimatlich gemacht haben, sich in diesem Paradies ganz zu Hause fühlen." Siehe ebenda, S. 396.

[71]) Vgl. Alld. Blätt., 15. Jg., Nr. 40, 18. Nov. 1905, S. 389.

[72]) Vgl. Oppenheim, S. 156.

[73]) Vgl. Schiele, a. a. O., S. 533.

Bewohner. Damit ist nicht gesagt, daß das Land nichts davon profitieren würde. Sicher würde eine wirtschaftliche Hebung des jahrhundertelang vernachlässigten Landes eintreten, aus der beide Teile ihre Vorteile ziehen würden. Wenn aber Kleinasien der deutschen Industrie Rohmaterialien liefern und ihre Erzeugnisse abnehmen sollte, so würde es immer abhängiger von Deutschland werden. Mit der Zeit konnte sich dann die Türkei in ein Land verwandeln, das keinen eigenen Willen mehr besaß, weil eben seine Wirtschaft völlig in fremden Händen ruhte. Also zwar keine direkte, aber doch eine „Halb-Kolonie", die sich dem Willen des kapitalistischen Herrn zu fügen hatte!

Wenn die Deutschen mit ihren Unternehmungen gleichzeitig das Land und das Kulturniveau der Bevölkerung zu heben bestrebt waren, so dachten sie nicht daran, daß dadurch eines Tages das Nationalgefühl im ottomanischen Reiche erwachen würde, und daß es dann selbst seinen Meister und Lehrer verstoßen würde. Unter der bunten Bevölkerung dieses Reiches war das Erwachen eines gesamten Nationalgefühls überhaupt unmöglich, eben deswegen, weil nicht eine Nation, sondern mehrere Nationen da vorhanden waren. Kein Mensch hat es vor dem Kriege für möglich gehalten, daß sich die Türkei eines Tages auf eigene Füße stellen würde. Man glaubte vielmehr, daß der „Kranke Mann am Bosporus" immer eines Arztes bedürfen würde, und die Rolle dieses unentbehrlichen Arztes wollte Deutschland, gestützt auf seine wirtschaftlichen Unternehmungen, spielen. Deutschland hat sich nie unter die Mächte gemischt, welche die Aufteilung der Türkei erstrebten. Es zog vielmehr vor, die bestehenden politischen Zustände im Orient aufrechtzuerhalten in dem Glauben, daß es in diesem Falle die Rolle des heilbringenden Arztes ausüben könnte [74]). Und letzten Endes geht der ganze Kampf, den es mit anderen, in der Türkei andere Ziele verfolgenden Mächten auszufechten hatte, um diese seine Rolle.

[74]) Vgl. Alld. Blätt., 9. Jg., Nr. 29, 16. Juli 1899, S. 234.

Lebenslauf.

Als Sohn des Majors Mehmet Saferoglu aus Viçe (Türkei) bin ich am 23. Dezember 1908 in Viçe geboren. Ich besuchte nacheinander die Elementarschulen: zu Çal, Denizli und Viçe. Anschließend kam ich auf das Gymnasium zu Trabzon (Trapezunt), das ich im Sommer 1928 mit dem Reifezeugnis verließ. Als Stipendiat des Türkischen Kultusministeriums kam ich im Januar 1929 nach Deutschland, und zwar zunächst nach Putbus (Rügen), wo ich mich im Pädagogium bis März 1930 nur mit der mir völlig unbekannten deutschen Sprache beschäftigte. Mein akademisches Studium begann ich an der Universität zu Berlin und widmete mich vorwiegend der Geschichte, Geographie und Philosophie. Ich besuchte die Vorlesungen und Übungen folgender Dozenten: H. Oncken, Brackmann, Becker, Mordtmann, Elze, Krebs, Rühl, Troll, Herrmann, Dessoir. Aus gesundheitlichen Gründen mußte ich mein Studium von SS. 1931 an in Freiburg im Breisgau fortsetzen. Meine hiesigen akademischen Lehrer waren: G. Ritter, Funk, Heimpel, Kolbe, Michael, Berney, Mortensen, Heidegger und Stieler.

Ihnen allen, insbesondere aber meinem hochverehrten Lehrer Prof. G. Ritter, der mich jederzeit mit Rat und Tat unterstützte, bin ich zum aufrichtigen Dank verpflichtet. Außerdem möchte ich noch Herrn M. Cevat, dem Generalinspektor der Türkischen Studierenden in Europa, der bei meinen Quellenstudium die Vermittlung mit der Deutschen Bank und dem türkischen Archiv bereitwilligst übernahm, meinen besonderen Dank an dieser Stelle aussprechen.

B. Sıtkı.